MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXVII (316) ● GRUDZIEŃ 1981 R. ● CENA 6 ZŁ

12'81

MODELARZ

GRUDZIEŃ 1981

SPIS TREŚCI

Nasza okładka

Na zdjęciu Stefan Bartoszewski z Kamiennej Góry ze swoim modelem statku ratowniczego „Halny", którym w bieżącym roku zdobył tytuł wicemistrza Polski w klasie F2B.

FOT. S. SMOLIS

Medale za wybitne osiągnięcia sportowe dla modelarzy LOK

W Głównym Komitecie Kultury Fizycznej i Sportu 29 października 1981 r. zorganizowano uroczyste wręczenie medali „Za wybitne osiągnięcia sportowe" i odznak „Zasłużonego działacza kultury fizycznej" grupie sportowców i działaczy Ligi Obrony Kraju.

W imieniu przewodniczącego GKKFiS wiceprzewodniczący Adam Izydorczyk udekorował dwoma złotymi medalami „Za wybitne osiągnięcia sportowe" wielokrotnego mistrza Europy Jacka Dębowskiego, który na zakończonych w Jablonec w Czechosłowacji I mistrzostwach świata modeli okrętowych obronił tytuł najlepszego modelarza modeli redukcyjnych i równocześnie został kreowany na mistrza świata w klasie modeli C-4. Sukces ten osiągnął za wykonany ze znakomitą precyzją model flagowego statku szkolnego „Dar Pomorza" w skali 1:600. Jego kolega z Krakowskiego Klubu Modelarskiego LOK Marek Aksak w tej samej klasie C-4 za model „Mirnyj" w skali 1:400 zdobył srebrny medal i tytuł pierwszego wicemistrza świata. Obaj zawodnicy reprezentowali na mistrzostwach w Czechosłowacji w sumie: pięć modeli różnych typów i klas, zdobywając łącznie pięć medali, w tym dwa złote, jeden srebrny i dwa brązowe. Tu zaś podczas uroczystości w GKKFiS, zdobywcy drugich lokat na tych mistrzostwach, Marek Aksak i Mirosław Brucki zostali udekorowani srebrnymi medalami.

Srebrnym medalem „Za wybitne osiągnięcia sportowe" wyróżniono także zdobywcę srebrnego medalu na mistrzostwach świata modeli pływających NAVIGA '81 rozegranych w Magdeburgu, dwukrotnego mistrza Polski Jana Rzepczyka, który zdobył te tytuły w klasie F7 — modeli redukcyjnych zdalnie kierowanych, wykonując w NRD ze swym „Krabem" (modelem wielofunkcyjnym) różne czynności związane z eksploatacją statku badawczego.

Srebrną odznaką wyróżniono zasłużonego organizatora i sędziego, a równocześnie wielokrotnego mistrza Polski w sporcie modelarskim — Ireneusza Schnittera.

E. F.



Wiceprzewodniczący GKKFiS Adam Izydorczyk dekoruje modelarzy medalami „Za wybitne osiągnięcia sportowe". Na pierwszym planie Mirosław Brucki, za nim stoi Marek Aksak, w głębi Jacek Dębowski.

Fot. J. Ziółkowski

Z okazji nowego 1982 roku wszystkim Czytelnikom i Sympatykom „Modelarza" składa najlepsze życzenia noworoczne zespół redakcyjny

NASI NAJLEPSI

Zgodnie z tradycją zapoczątkowaną w 1978 r. kontynuujemy prezentację najlepszych naszym zdaniem modelarzy-sportowców ostatniego roku. Jak i w latach ubiegłych za podstawę braliśmy wyniki uzyskane na arenie międzynarodowej, co zarazem świadczyło o ich wysokich osiągnięciach krajowych. W 1981 r. było wiele imprez międzynarodowych oraz mistrzostw świata, w których uczestniczyli nasi modelarze. Było więc z czego wybierać.

Nasza prezentacja ma na celu popularyzację najlepszych zawodników modelarstwa ostatniego sezonu. Życzeniem naszym jest, aby stanowiło to zarazem zachętę dla innych, którzy tym razem nie znaleźli się na liście najlepszych, ale którzy, jako potencjalni kandydaci, mają szanse znaleźć się na tym miejscu w roku przyszłym. Oby więc nasza rubryka stała się również swoistym forum współzawodnictwa między zawodnikami, którzy co należy z całą powagą podkreślić, przejdą do historii naszego modelarstwa.

Przy kwalifikacji do grona najlepszych zawodników roku braliśmy nie tylko ich osiągnięcia sportowe, ale również ich postawę moralną, zaangażowanie organizacyjne, chęć służenia pomocą innym modelarzom, postawę obywatelską. Tymi kanonami będziemy też posługiwać się i w przyszłości.

Nasz zespół redakcyjny składa wyróżnionym serdeczne gratulacje i życzenia dalszych sukcesów sportowych, zadowolenia w pracy zawodowej i szczęścia w życiu osobistym. Pozostałym modelarzom, aby i ich nazwiska znalazły się na tym miejscu.

PRZEDSTAWIAMY NAJLEPSZYCH MODELARZY-SPORTOWCÓW 1981 ROKU



Grzegorz Nasierowski z Aeroklubu Pomorskiego. Ustanowił rekord świata i Polski w klasie modeli rakiet czasowych ze spadochronem S3A. Mistrz Polski w tej klasie modeli.



Włodzimierz Mazurczak z Aeroklubu Warszawskiego. Ustanowił rekord świata i dwa rekordy Polski w klasie modeli swobodnie latających wodnosamolotów z napędem gumowym F1B.



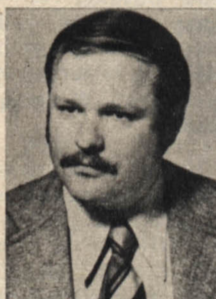
Jacek Dębowski z LOK – Kraków. Zdobywca I i II miejsca oraz dwóch złotych medali na mistrzostwach świata modeli redukcyjnych statków i okrętów w klasie C4, które odbyły się 13–20.9 1981 r. w Jablonec w Czechosłowacji.



Jerzy Ostrowski z Aeroklubu Częstochowskiego. Zajął pierwsze miejsce w klasie modeli akrobacyjnych na uwięzi F2B w Międzynarodowych Zawodach w Bułgarii. Mistrz Polski w tej klasie modeli.



Bogdan Alberski z LOK-Tarnów. Zdobywca I miejsca w klasie redukcyjnych modeli samochodów zdalnie kierowanych RC-A na międzynarodowych zawodach państw socjalistycznych, które odbyły się 14–17.5.81 r. w Poznaniu. Aktualny mistrz Polski w klasie modeli samochodów wolnokonstrukcyjnych RC-EB Standard i RC-EB – Juniorów.



Grzesław Suwalski z z LOK – Gdańsk Zdobywca I miejsca w klasie F5-10 i III miejsce w klasie F5-M, to jest modeli jachtów zdalnie kierowanych na międzynarodowych zawodach jachtów żaglowych rozegranych 6–8.6.81 r. w Kolinie w Czechosłowacji, Aktualny mistrz Polski w ww klasach po finałach rozegranych w Lublinie w dniach 28–30.8.1981 r.



Robert Czyż z Aeroklubu Poznańskiego. Zajął pierwsze miejsce w klasie modeli akrobacyjnych na uwięzi F2B w grupie juniorów w Międzynarodowych Zawodach odbytych 25–27.9.1981 r. w Szalgotarian na Węgrzech. Wicemistrz Polski juniorów w tej klasie modeli.



Roman Gołubowski z Aeroklubu Białostockiego Zajął trzecie miejsce w klasie szybowców swobodnie latających F1A w mistrzostwach państw socjalistycznych rozegranych 15–22.6.1981 r. w ZSRR w Alma-Ata. Mistrz Polski w tej klasie modeli.



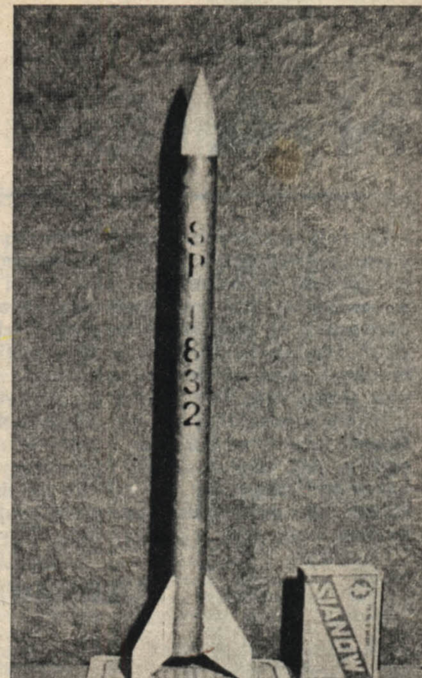
Aleksander Rawski z LOK – Warszawa. Zdobywca dwóch srebrnych medali za II miejsce w klasie F1-E1 i F1 powyżej 1 kg na międzynarodowych zawodach modeli pływających, które odbyły się 28–31.5.1981 r. w Schrems w Austrii. Aktualny mistrz Polski w obu ww klasach po zawodach rozegranych 10-12.7.1981 r. w Rawie Mazowieckiej.



Jan Rzepczyk z LOK – woj. opolskie. Zdobywca srebrnego medalu w klasie wielofunkcyjnych modeli pływających zdalnie kierowanych F7 na mistrzostwach świata NAVIGA 81, rozegranych 17–23.8.1981 r. w Magdeburgu w NRD. Na mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych pływających rozegranych 24–27.7.1981 r. w Pińczowie II miejsce w klasie F7 i III miejsce w klasie F2-c.

NOWE REKORDY ŚWIATA I POLSKI USTANOWIONE PRZEZ MODELARZY W 1981 ROKU



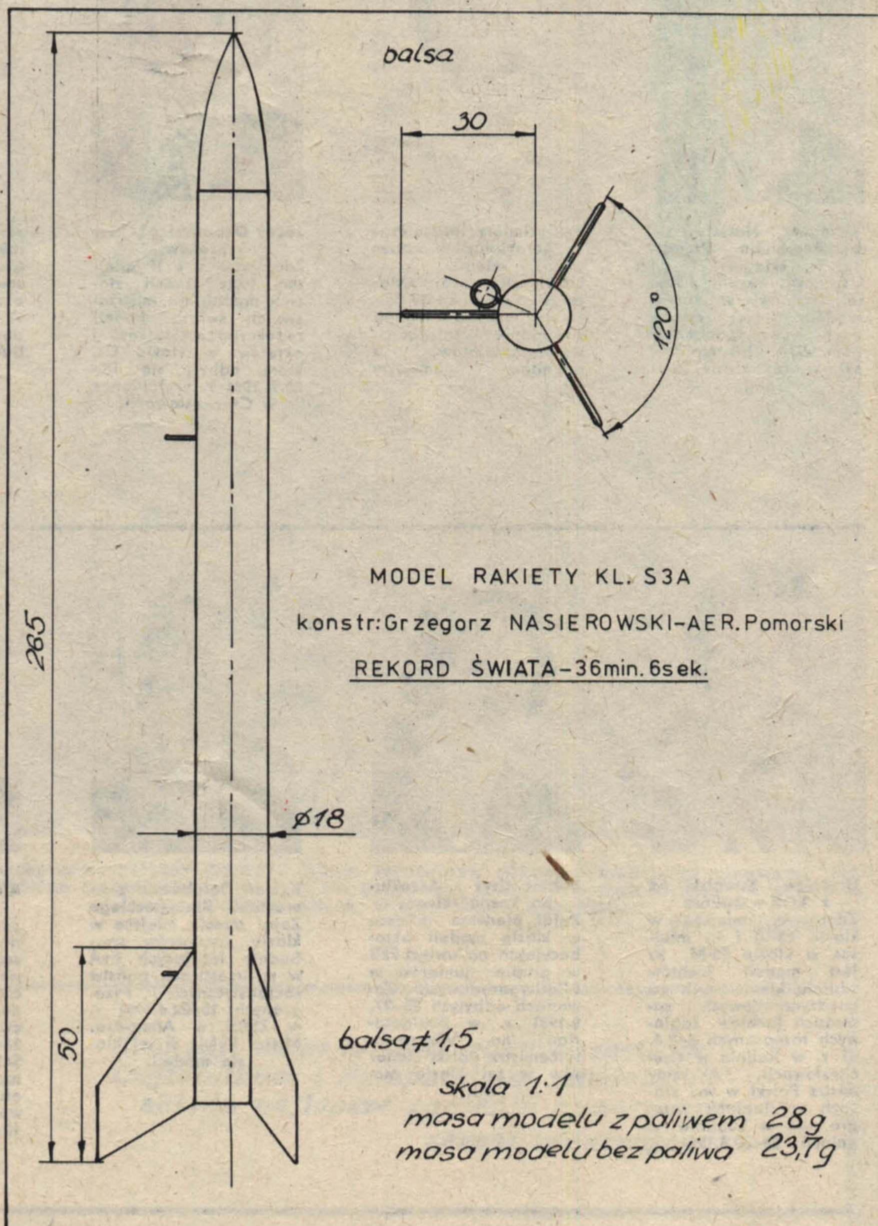


Model rakiety czasowej ze spadochronem kl. S3A Grzegorza Nasierowskiego z Torunia, rekordzisty świata i Polski.

Nasi modelarze ustanowili w 1981 roku w modelarstwie lotniczym i rakietowym 2 nowe rekordy świata i aż 15 rekordów Polski. Jest to wyjątkowa liczba rekordów ustanowiona w przeciągu jednego roku, co dotychczas nie było notowane. Szturm na nowe rekordy zapoczątkowany został przed paroma laty przez grupę modelarzy na czele z E. Ciapałą, który jako pierwszy Polak ustanowił w modelarstwie lotniczym rekord świata, A. Rachwałem, M. Barylskim, J. Ulasem, I. Pudełką, B. Malczykiem posiadaczem rekordu świata w klasie wodnosamolotów F1C. Do grona wymienionych modelarzy dołączyli w 1981 roku G. Nasierowski, W. Mazurczak, I. Boniecki, J. Jarończyk, S. Gałka, J. Kłos.

Niewątpliwie największy sukces odnotował Grzegorz Nasierowski z Aeroklubu Pomorskiego, który podczas lotów dogrywkowych w klasie rakiet ze spadochronem S3A (silnik do 2,5 Ns) na mistrzostwach Polski rozgrywanych w Toruniu w dniu 12 września 1981 r. uzyskał obok tytułu mistrza Polski wspaniały wynik 36 minut i 6 sek. długotrwałości lotu. Wynik jest nie tylko rekordem Polski, ale także jest lepszy od rekordu świata, który dotychczas należał do Rumunki E. Ballo. Rekord Rumunki wynosił 32 min. i 42 sek. i był ustanowiony 22 maja 1971 roku, a więc ponad 10 lat temu. Po tak długim okresie utrzymania się wyniku E. Ballo w tabeli rekordów świata oraz po wyniku, jaki uzyskał G. Nasierowski należy sądzić, że nasz rekord może utrzymać się dosyć długo w tabeli.

Drugim naszym rekordzistą świata jest Włodzimierz Mazurczak z Aeroklubu Warszawskiego, który na obozie modelarskim w Pszasnyszu ustanowił w dniu 6 sierpnia br. dwa nowe rekordy Polski, z których jeden jest także nowym rekordem świata. Wszystkie trzy re-



kordy ustanowione zostały w klasie modeli wodnosamolotów z napędem gumowym F1B. Ustanowiony rekord świata i zarazem rekord Polski wynosi 7 minut 46 sek. długotrwałości lotu. Nie jest to wynik bardzo wysoki ale, jak zapowiada Włodek, będzie w najbliższym czasie starał się go poprawić. Z mojego rozeznania, jakie zrobiłem wynika, że trzeba będzie się spieszyć, gdyż obecnie wielu modelarzy, w tym także w kraju, ma zamiar podjąć próbę poprawienia rekordu. Drugim rekordem Polski w tej klasie modeli jest rekord odległości, który wynosi 2100 m.

Aż cztery rekordy Polski w modelarstwie kosmicznym ustanowił w 1981 roku Jerzy Boniecki z Aeroklubu Grudziądzkiego. Są to rekordy długotrwałości lotu 5 min. 36 sek. modelu kl. S3A (rekord pobity przez G. Nasierowskiego), 3 min. 45 sek. modelu kl. S4C „Jastrząb", 3 min. 41 sek. modelu kl. S3D oraz 1 min. 11 sek. modelu kl. S8C.

Juliusz Jarończyk, nasz najbardziej utytułowany modelarz rakietowy pobił podczas rozgrywania w dniach 28.08.—2.09 w Bułgarii Mistrzostw Europy Modeli Kosmicznych, dwa rekordy Polski wysokości lotu modelu kl. S1A 434 m oraz kl. S1B — 588 m.

Andrzej Rachwał podczas udziału w zawodach na Węgrzech poprawił swój poprzedni rekord Polski prędkości lotu modelu na uwięzi kl. F2A na 268,6 km/h oraz ustanowił w dniu 14.11.81 r. w Dąbrowie Górniczej rekord Polski 128 km/godz. prędkości lotu modelu z silnikiem do 1 cm³. Bronisław Malczyk z Krakowa podejmując próbę bicia rekordu świata wodnosamolotu kl. F1B pobił rekord Polski długotrwałości lotu ustanawiając wynik 3 min. 49 sek. (rekord pobity przez W. Mazurczaka).

Podczas rozgrywania ostatnich mistrzostw Polski modeli kosmicznych rekordy Polski długotrwałości lotu ustanowili; J. Kłos z Gdańska w kl. S4D. „Orzeł" — 4 min. 12 sek. oraz S. Gałka z Aer. Grudziądzkiego w kl. S4C „Jastrząb" — 7 min. 22 sek.

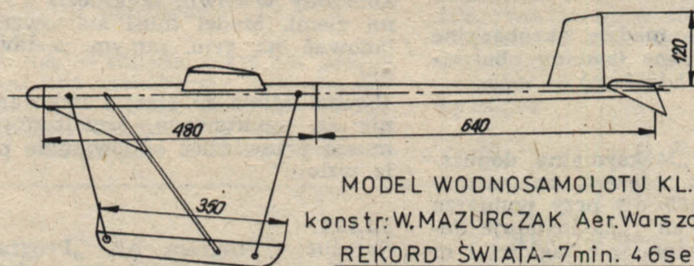
Piętnasty w tym roku rekord Polski ustanowił na zakończenie sezonu sportowego Andrzej Baranowski z Poznania. Jest to rekord odległości lotu w linii prostej modelu szybowca zdalnie sterowanego kl. F3B wynoszący 7500 m.

Wszystkim rekordzistom świata i Polski serdecznie gratulujemy i życzymy jeszcze lepszych wyników w sezonie 1982 roku.

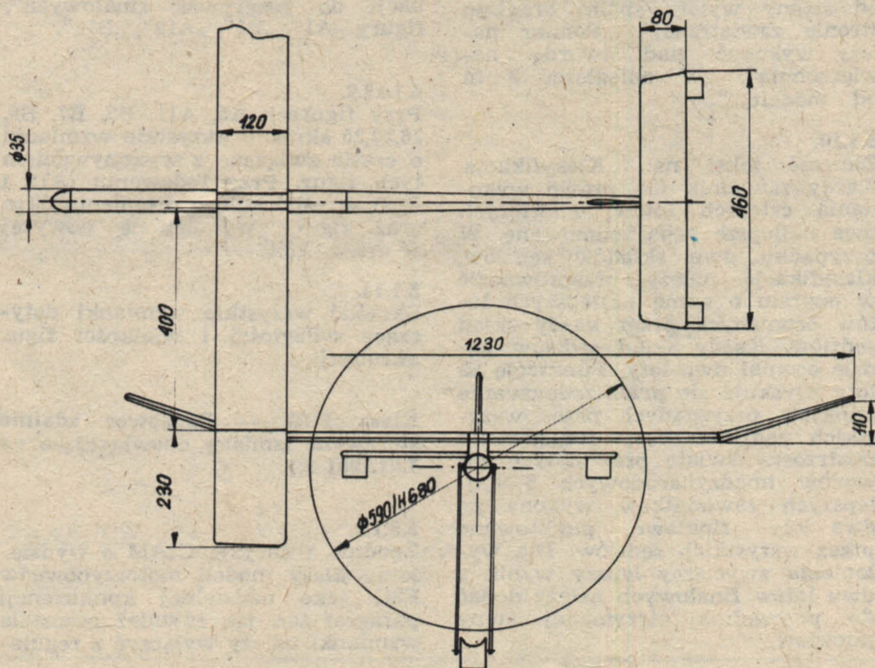
P. WŁODARCZYK



Włodzimierz Mazurczak z Warszawy rekordzista świata i dwukrotny rekordzista Polski z rekordowym modelem wodnosamolotu kl. F1B.



MODEL WODNOSAMOLOTU KL. F1B
konstr: W. MAZURCZAK Aer. Warszawski
REKORD ŚWIATA - 7 min. 46 sek.



ZMIANY PRZEPISÓW SPORTOWYCH

(odcinek 3)



Kontynuując publikowanie zmian przepisów sportowych podajemy wszystkie zatwierdzone dotychczas przez FAI poprawki do regulaminów zawodów modeli zdalnie sterowanych zamieszczonych w książce pt. „Zawody modeli lotniczych i kosmicznych, przepisy, regulaminy, organizacja". Przypominamy, że zmiany dotyczące modeli kosmicznych podaliśmy w nr. 2, 3 i 4, a modeli makiet w nr. 5 „Modelarza". W następnych numerach podamy pozostałe zmiany przepisów dotyczących modeli swobodnie latających i na uwięzi.

Klasa F3A — modele akrobacyjne zdalnie sterowane (zmiany obowiązujące od 1.01.1981 r.)

5.1.3.
Zmienić na: „Maksymalny dopuszczalny poziom natężenia hałasu może wynosić 100 dB przy pomiarze z odległości 1 m" „...i instaluje mikrofon urządzenia w odległości 1 m od głowicy cylindra silnika modelu od strony wylotu spalin oraz po stronie zawietrznej", „Pomiar należy wykonać nad twardą nawierzchnią", „W odległości 3 m od modelu...".

5.1.10.
Zmienić tekst na: „Klasyfikacja. Każdy zawodnik ma prawo wykonania czterech lotów, z których dwa najlepsze będą zsumowane. W przypadku dwu składów sędziów, klasyfikację należy przeprowadzić w oparciu o sumę najlepszych lotów ocenianych przez każdy skład sędziów. Każdy skład sędziów będzie oceniał dwa loty. Punktację za loty uzyskuje się przez zsumowanie punktów przyznanych przez wszystkich sędziów. Przy rozgrywaniu mistrzostw świata oraz innych zawodów międzynarodowych 5 najlepszych zawodników wykona po dwa loty finałowe punktowane przez wszystkich sędziów. Dla wyłonienia zwycięzcy lepszy wynik z dwu lotów finałowych należy dodać do poprzednio otrzymanej sumy punktów. Każdy zawodnik przed rozpoczęciem zawodów musi przedstawić program lotów, który będzie wykonywał, składający się z maksimum 12 figur. Program może zawierać tylko 1 figurę „M". Skład figur musi być tak dobrany z całej listy figur aby maksymalna liczba możliwych do zdobycia punktów nie przekroczyła 450. Podczas lotów finałowych zawodnicy mogą wykonać program inny niż wykonywany uprzednio, lecz musi on być przedstawiony sędziom przed rozpoczęciem lotów finałowych. Lot uważa się za zakończony w chwili dotknięcia kołami ziemi. Model musi startować i lądować na tym samym zestawie kół.

Uwaga: Mimo że start i lądowanie nie są punktowane, organizatorzy muszą przewidzieć odpowiednie pole wzlotu".

5.1.13.1.
Skreślić: „Program A". „Program B" „Lista dodatkowych figur akrobacji do rozgrywek finałowych", figury „A1", „B1", „A12", „B12".

5.1.13.2.
Przy figurach A5, A11, B5, B7, B9, 16,22,25 skreślić wszystkie wzmianki o czasie związane z wykonywaniem tych figur. Przy lądowaniu (A12 i B12) skreślić koło o promieniu 30 m oraz figury wymienione powyżej w art. 5.1.13.1.

5.1.14.
Skreślić wszystkie wzmianki dotyczące odległości i wielkości figur akrobacji.

Klasa F3B — Szybowce zdalnie sterowane (zmiany obowiązujące od 1.01.1981 r.)

5.3.1.2.
Zgodnie z decyzją CIAM o wydzieleniu klasy modeli motoszybowców F3G jako oddzielnej konkurencji paragraf ten jak również pozostałe wzmianki należy wyłączyć z regulaminu zawodów szybowców F3B. W najbliższym czasie opracowany zostanie przez CIAM oddzielny regulamin tymczasowy dla motoszybowców F3G.

5.3.1.4a
Dodać — „promień zaokrąglenia przedniej części kadłuba minimum 7,5 mm" (przepis zatwierdzony w grudniu 1980 r.).

5.3.1.5.
Zmienić: „... jakichkolwiek sygnałów podczas pilotowania modelu od przodu względem bazy A".

5.3.1.6.
Wprowadzić lub zmienić oznaczenia: „aa/ zawodnik ma ..." „ab/ Zawodnikowi przysługuje ...", pkt. „c" zmienić na „b".

5.3.1.6aa.
Skreślić całe zdanie: „W odniesieniu do konkurencji B i C ..." oraz dodać: „Próba rozpoczyna się w momencie wypuszczenia modelu z rąk zawodnika lub jego pomocnika pod wpływem ciągu holu. Po rozpoczęciu pierwszej próby nie dopuszcza się żadnej zmiany modelu lub jego części".

5.3.1.7.1.
Zmienić na: „... urządzenie startowe nie może być wypuszczane z rąk zawodnika (z wyjątkiem holu wraz z urządzeniem, które nie przekracza objętości 5 cm 3 i masy 5g) pod rygorem unieważnienia lotu".

5.3.2.1.a.
Uzupełnić: „A — loty na długotrwałość, B — loty na odległość C — loty na prędkość". Zmienić tekst: „W każdej rundzie lotów ... (długotrwałość i prędkość)" na „Kombinacja konkurencji A, B i C tworzy rundę. W zawodach muszą być rozegrane minimum dwie rundy".

5.3.2.4.d.
Dodać „Przed rozpoczęciem pomiaru czasu startowego model musi być przedstawiony przez zawodnika na bazie „A" do identyfikacji. Model może być wyholowany i wypuszczony w dowolnym miejscu pod warunkiem, że nastąpi to na zewnątrz terenu (strefy) „lotu".

5.3.2.5.e.
Dodać: „Po rozpoczęciu pomiaru czasu startowego model może być wyholowany i wypuszczony w dowolnym miejscu pod warunkiem, że nastąpi to na zewnątrz terenu (strefy) lotów".

5.3.2.5.g.
Skreślić tekst w pkt. g.

5.3.2.5.k.
Dodać przepis: „Po wyczepieniu modelu z holu, gdy model po raz pierwszy przekroczy bazę A, lecąc w kierunku od bazy A do bazy B, nie zezwala się na dalsze próby, o ile zawodnik nie zasygnalizował, że zamierza powtórzyć start zanim przeciął bazę A".

5.3.2.7. Zmienić: „... punktację cząstkową A, B i C każdego zawodnika".

5.3.2.8.
Zmienić tekst na: „klasyfikacja. Jeżeli odbyły się tylko dwie rundy, to wyniki uzyskane przez zawodnika w tych rundach należy zsumować w celu określenia lokaty w ostatecznej klasyfikacji. Jeżeli odbyły się więcej niż dwie rundy, to należy odrzucić wynik za rundę najniżej punktowaną. W wypadku jednakowych wyników (remisowych) uzyskanych przez zawodników, należy rozegrać dodatkową całą rundę (3 konkurencje)".

Zmiany obowiązujące od 1.01.1982 r.

5.3.1.7.d.
Dodać: „... w ostatniej próbie wykonanej w wyznaczonym czasie".
Uwaga w związku z postulatem oddzielenia klasy F3B od F3G (motoszybowce) punkt ten zostanie przeniesiony w przyszłości do oddzielnych przepisów dla motoszybowców.

5.3.2.2 Skreślić: „2 (Start z katapulty/ naciąg elastyczny)" oraz treść w pkt. „a 2) start za..." **zmiana obowiązuje od 1.01.1981 r.**

5.3.2.2.b. Dodać „Wyciągarki muszą być wyposażone w samoczynnie działające urządzenia zapobiegające odwijaniu się linki holowniczej podczas startu".

5.3.1.9. Skreślić ostatnie zdanie. Dodać: „Przyrządy celownicze powinny być umieszczone na linii bazowej A i linii bazowej B w minimalnej odległości 3 m od linii środkowej w przypadku konkurencji C i w minimalnej odległości 15 m od linii środkowej w przypadku konkurencji B.
Przyrząd do oceny przekroczenia linii środkowej w przypadku konkurencji C powinien być umieszczony w odległości co najmniej 5 m od linii bazowej A lub B, na zewnątrz terenu lotów".

5.3.2.9.
Zatwierdzony został nowy schemat terenu lotów (patrz rysunek), który zastąpi istniejący schemat zamieszczony na str. 170.

Klasa F3D — modele wyścigowe zdalnie sterowane (zmiany obowiązujące od 1.01.1981 r.)

Regulamin w tej klasie został zatwierdzony jako oficjalny, stały regulamin z uwzględnieniem niżej podanych poprawek:

5.2.3.1.
Tłumik — zmienić tekst na: „Silnik musi być zaopatrzony w skutecznie działający tłumik dźwięków o minimalnej długości 300 mm, mierzonej wzdłuż jego linii środkowej od punktu położonego na linii prostopadłej do linii środkowej tłumika i przechodzącej przez oś cylindra. W obrębie długości tłumika musi znajdować się komora rozprężania spalin o średnicy maksymalnej 10 mm".

5.2.6.3.
Zmienić: grubość koła z „18 mm" na „12 mm".

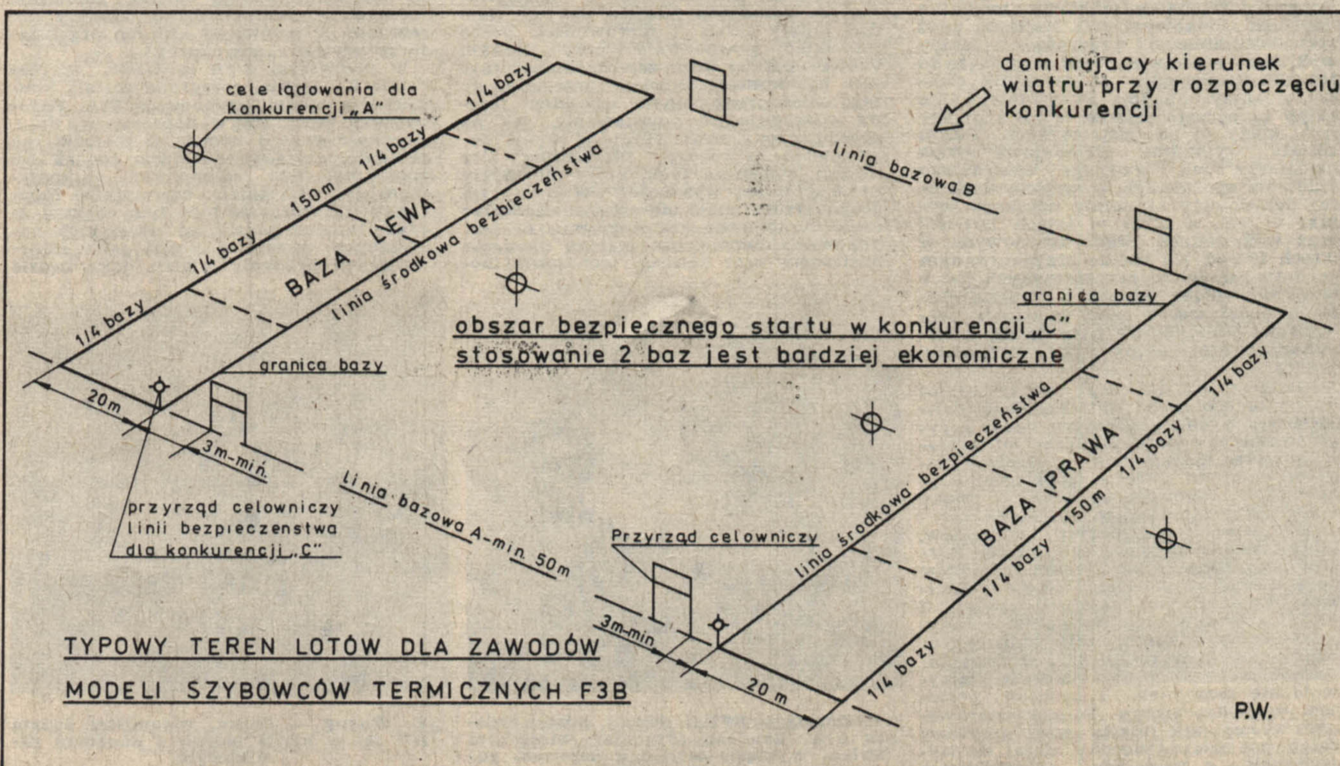
5.2.7.1.
Zmieniona została powierzchnia z „45 dm² na 34 dm²".

5.2.7.2.
Minimalna rozpiętość skrzydeł zmieniona została z „1250 mm" na „1150 mm".

5.2.7.3.
Zmienione zostały grubości skrzydeł: z „38 mm" na „22 mm", w dwupłatach z „25 mm" na „18 mm" oraz z „19 mm" na „13 mm (mniejsze skrzydło)".

5.2.13.
Zmienić tekst: „Punktacja. Czas lotu każdego modelu mierzony jest sekundomierzem. Pomiar czasu musi zaczynać się w chwili, gdy zawodnik otrzymał sygnał startu i kończyć się gdy model przeleci nad linią mety.
Czas lotu modelu każdego zawodnika w sekundach odejmuje się od 200, a otrzymana różnica jest podstawą punktacji w danym wyścigu. Jeżeli okrążenie nie jest zaliczone na skutek ścięcia zakrętu przy pylonie albo przelotu poza linią boczną, zawodnik nie ma prawa do wykonania dodatkowego okrążenia. W tym wypadku czas lotu modelu danego zawodnika w sekundach będzie zwiększony o 10% przed jego odjęciem od 200. Zwycięzcą zostaje zawodnik, który uzyska najwięcej punktów po zakończeniu wszystkich wyścigów"

P. WŁODARCZYK



MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH

Hiszpania, Burgos, 7–13 sierpnia 1981 r.



Ekipa polskich modelarzy na mistrzostwach świata w Hiszpanii, od lewej stoją: J. Ochman, R. Gołubowski, K. Łuniewski, P. Włodarczyk, E. Osiński, S. Jurczeniak, K. Łapiński, poniżej: A. Poczobut, T. Piątek, R. Czerwiński, A. Fiłończuk.

Po niemal sześcioletniej przerwie ekipa naszych modelarzy ponownie wzięła udział w największej światowej imprezie modelarskiej — Mistrzostwach Świata Modeli Swobodnie Latających, których przeprowadzenie FAI powierzyła tym razem hiszpańskiej organizacji modelarskiej FENDA. Nasi modelarze w pełnym składzie, to jest po trzech zawodników w każdej klasie brali udział ostatni raz w mistrzostwach w roku 1975 (Bułgaria). W międzyczasie startowali tylko trzej gumówkarze w roku 1977 w mistrzostwach rozegranych w Danii. Przypominam o tym dlatego, że tak długa przerwa w startach w imprezie o tak wysokiej randze nie wpływa korzystnie na poziom sportowy zawodników i jak się okazało na uzyskane wyniki.

W skład, tym razem pełnej ekipy, weszli aktualnie nasi najlepsi zawodnicy: R. Gołubowski (aktualny wicemistrz Europy i państw socjalistycznych); A. Fiłończuk; S. Jurczeniak w klasie szybowców F1A; K. Łapiński; K. Łuniewski; A. Poczobut w klasie modeli z napędem gumowym F1B oraz R. Czerwiński; J. Ochman; T. Piątek w klasie modeli z napędem silnikowym F1C. Najlepsi, gdyż system eliminacji i przygotowań ekipy wykluczał właściwie ewentualność, że do jej składu dostanie się zawodnik słabszy, a lepszy odpadnie. Przygotowywanie ekipy rozpoczęto jeszcze w roku ubiegłym, kiedy to po mistrzostwach Polski została wyłoniona 18-osobowa grupa modelarzy tak zwanego centralnego szkolenia sportowego, o wejście do której decydowały aktualnie uzyskane wyniki w MP, a także w latach 1978–1979 oraz w zawodach międzynarodowych w latach 1979–80. Na obozie przygotowanym po 4 turach lotów eliminacyjnych (po 9 w każdej turze), została wyłoniona ekipa na mistrzostwa państw socjalistycznych w ZSRR, które były jedną z eliminacji naszej ekipy do mistrzostw świata.

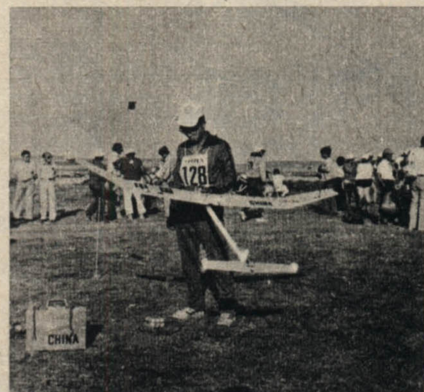
Ostateczny skład ekipy został ustalony po tegorocznych mistrzostwach Polski rozegranych na początku lipca. Przygotowanie zawodników, liczba lotów treningowych, modele oraz uzyskane wyniki w ostatnim okresie, zwłaszcza szybowników, rokowały nadzieję na udany udział w mistrzostwach świata.

Do miejsca rozgrywania mistrzostw, blisko dwunastotysięcznego miasta Burgos, położonego około 250 km na północ od Madrytu, ekipa nasza pod kierownictwem Edmunda Osińskiego i trenera I klasy, mistrza sportu, Pawła Włodarczyka dotarła po całonocnej podróży pociągiem z Madrytu w dniu 7 sierpnia. Podróż z Warszawy do Madrytu odbywała się samolotem, z krótkim postojem w Luksemburgu. Po zakwaterowaniu w centrum miasta cały pierwszy dzień pobytu poświęcony został na wypoczynek, a właściwie aklimatyzację oraz przegląd modeli po podróży. Nazajutrz, 8 sierpnia, wojskowe lotnisko, na którym miały być rozegrane mistrzostwa, położone na przedmieściach Burgos powitało nas huraganową wprost pogodą, uniemożliwiającą przeprowadzenie zaplanowanego treningu. Samo lotnisko jest dosyć duże, o niekorzystnie ukształtowanym przedpolu miejsca startu. Bardzo falisty teren i nierówności przed lotniskiem powodowały przy silnym wietrze bardzo duże zawirowania. Taki sam był koniec lotniska, przecięty do tego w poprzek silnym uskokiem terenu, powodującym powstawanie jak na zboczu strony zawietrznej. W sumie powodowało to bardzo niestabilne loty modeli, zwłaszcza tych, które nie mogły uzyskać dużej wysokości. W dniu tym gospodarzom udało się zrealizować tylko część zaplanowanego programu, to jest dokonania bardzo uroczystego otwarcia mistrzostw oraz kontroli technicznej modeli oraz ich dopuszczenia do zawodów. Ostatecznie do udziału w mistrzostwach zgłosiły się 32 ekipy narodowe, spośród 35 zgłoszonych wstępnie. Udział odwołały ekipy Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Irlandii i Wenezueli. Sama kontrola techniczna dokonana została bardzo pobieżnie, szczególnie, jeśli chodzi o pomiary pojemności silników, do których organizatorzy używali... suwmiarek!

W pierwszym dniu zawodów, w niedzielę 9 sierpnia, rozegrana została konkurencja modeli szybowców F1A. Pogoda taka sama jak w poprzednim dniu. Prędkość wiatru ponad 12 metrów na sekundę, niska temperatura, co jak na Hiszpanię, było całkowitym zaskoczeniem dla wszystkich uczestników mistrzostw. Zaskoczenie było tym większe, że organizatorzy podali we wszystkich nadesłanych wcześniej biuletynach informujących prędkość wiatru, jaka będzie



L. Döring — RFN (z lewej), mistrz świata i A. Landeau (Francja), wicemistrz świata w klasie modeli z napędem gumowym F1B.



Z. Wuang — Chiny, wicemistrz świata (III m) w klasie modeli z napędem silnikowym.

występować o tej porze roku maksimum do 2-3 metrów na sekundę. Do takich warunków pogodowych przygotowali się wcześniej właściwie prawie wszyscy zawodnicy. Nie pomógł niektórym zawodnikom także wcześniejszy przyjazd, zła pogoda panowała już na dwa tygodnie przed mistrzostwami. Okazało się, że zawodnicy ci nie wykonali ani jednego lotu treningowego, gdyż silny wiatr wiał przez cały czas i wykluczał wszelkie próby lotów. Nasi zawodnicy przygotowali modele także do warunków raczej bezwietrznych, w takich trenowali i brali udział w imprezie przygotowawczej, którą były mistrzostwa państw socjalistycznych, specjalnie zlokalizowane w Ałma-Ata, gdzie występują te same warunki atmosferyczne i topograficzne, jakie podali dla miasta Burgos organizatorzy mistrzostw. Starty rozpoczęte zostały z opóźnieniem, dopiero o godzinie 9.30. Na wykonanie każdej kolejki lotów było 60 minut, co jak na tak duży wiatr bardzo mało. Początek zawodów dla naszych zawodników zapowiada się dobrze, wszyscy wykonują loty maksymalne. Po pierwszej kolejce wiatr się wzmaga do tego stopnia, że wyklucza stosowaną powszechnie nowoczesną technikę startu modeli z krążenia na holu. Jest to po prostu niemożliwe. W tych warunkach starty ograniczają się do prób wyholowania modeli na jak największą wysokość i szybkiego wyczepienia bez uszkodzenia, co nie wszystkim się udaje. Jest dużo wyników zerowych, uszkodzeń modeli, z których około 20-25 procent jest rozbitych lub silnie uszkodzonych. Nasi w następnych lotach walczą, jak umieją najlepiej, przyjechali tu nie po naukę, ale w roli liczących się pretendentów do czołowych miejsc, o czym świadczyły wyniki uzyskiwane w ostatnich latach. Najlepiej radzi sobie Andrzej Fiłończuk, którego modele mają najsilniejszą konstrukcję. Modele Gołubowskiego i Jurczeniaka mają kłopoty ze statecznym: w tych warunkach lotami. Zupełnie zagubiony jest Roman Gołubowski, główny faworyt w naszej ekipie, uszkadza właściwie wszystkie modele.

Model Stefana Jurczeniaka dwukrotnie wyczepia się samoczynnie z powodu silnego wiatru, mimo skorygowania do maksimum wytrzymałości modelu, naciągu sprężyny w haku dynamicznym. Dalsze zwiększenie naciągu mogło spowodować złamanie skrzydeł. Podobne kłopoty ma Fiłończuk, któremu w drugim locie model wyczepia się sam i „łapie" 80 sekund. Loty pozostałych zawodników podobne. Jeśli modele prawidłowo uda się wyholować, to jest dobrze, jeśli nie, to „łapią" po 30—40 sekund.

Niepowodzenia przeżywa także aktualny jeszcze mistrz świata P. Grunnet, który wykonuje trzy loty w granicach 50 — 80 sekund, co daje mu ostatecznie 53 miejsce. Z naszych zawodników dobrze wypada A. Fiłończuk, zajmując 6 miejsce, co jest dużym sukcesem, jak na debiutującego w mistrzostwach świata. Tylko raz naszemu zawodnikowi udało się dotychczas zająć lepsze (4) miejsce w tej konkurencji w mistrzostwach świata. Gorzej, niestety, wypada R. Gołubowski (58 m) i S. Jurczeniak (59 m). Nie pociesza nas nawet fakt, że 11 miejsce zespołowe w tej konkurencji jest najlepsze z dotychczas zajętych przez ekipę polską w mistrzostwach. Nie da się ukryć — liczyliśmy na więcej.

Nieoczekiwanie mistrzem świata zostaje mało znany dotychczas Jugosłowianin A. Vidensek, któremu nie udało się jednak uzyskać maksymalnego wyniku, co jest raczej niespotykane. Swą wysoką formę potwierdzili właściwie tylko zawodnicy ZSRR, z których A. Lepp zdobył drugie miejsce, a ekipa zespołowo pierwsze.

Następnego dnia — 10 sierpnia odbyły się starty w konkurencji modeli z napędem gumowym F1B. Wiatr nieznacznie mniejszy, około 10 metrów na sekundę. Nieznaczna, krótka bardzo urywana termika i silny wiatr powodowały słabe loty wielu zawodników przy silnych, niespotykanych duszeniach i turbulencji wywołanej, jak już wspomniałem, niekorzystnym ukształtowaniem terenu. Zdarzało się, że modele z wysokości 100—120 m przepadały tracąc w kilka sekund wysokość 40—60 metrów i kończąc lot w przeciągu 40 — 50 sekund. Kilka takich lotów mieli właśnie nasi zawodnicy, którzy nie mogą w ostatnich latach zabłysnąć dobrą formą i powrócić do wspaniałych tradycji zapoczątkowanych przez S. Żurada, W. Niestoja, J. Kosińskiego.

Trudno ocenić występy naszych zawodników w tej klasie, gdyż właściwie mieli nie brać udziału w mistrzostwach z powodu zbyt niskiej formy, jaką zaprezentowali w mistrzostwach państw socjalistycznych w ZSRR. Wydaje się, że przyczyną tak słabego poziomu w porównaniu z innymi zawodnikami i ekipami jest zbyt mały postęp w konstrukcjach modeli, technice startu, urządzeniach towarzyszących prezentowany przez naszych modelarzy. W tej konkurencji daje się zauważyć bardzo duży postęp dokonany przez zawodników z Francji, ZSRR, RFN, Holandii ostatnio także z Chin. Dotyczy to konstrukcji modeli, a zwłaszcza zespołu napędowego i mechanizacji, umożliwiającej uzyskiwanie w locie silnikowym wysokości ponad 120 metrów. Nasi zawodnicy uzyskują maksymalnie wysokości w granicach 60—80 m, co przy duszeniach i turbulencji nie wystarcza na wykonanie 180 sek. lotu.

Wyniki uzyskane przez reprezentantów mówią same za siebie. Bez solidnej pracy nad konstrukcją i wykonaniem modeli oraz urządzeń towarzyszących nie ma co marzyć o poprawieniu wyników i lokat w zawodach. Poddaję to pod rozwagę naszych gumówkarzy, których na pewno stać na to, aby nawiązali do pięknych tradycji polskich modelarzy w tej klasie modeli, tymbardziej że aktualnie wszyscy nasi zawodnicy dysponują dostateczną ilością gumy do napędu modeli, jakiej dawniej nie było.

Wzorem modeli i wyposażenia, a także zawodnika-sportowca niech będzie mistrz świata L. Döring, którego plan modelu zamieszczony jest na str. 11. Ostatni dzień zawodów jest dniem startu modeli z napędem silnikowym klasy F1C. Wiatr bardzo silny w granicach 8—10 m na sek. Dosyć silna termika. Wyraźna poprawa pogody, robi się ciepło. Widać to doskonale po wynikach. Dominują zawodnicy USA, Chin i ZSRR. Prawdziwą tragedię przeżywa byly mistrz świata T. Koster z Danii, który wykonuje loty 46 i 133 sek., co daje daleką za naszymi zawodnikami 49 lokatę. Z naszych zawodników doskonale lata Roman Czerwiński, który w grupie 13 zawodników dostaje się do finału i zajmuje ostatecznie 9, doskonałe miejsce. Gorzej wypada J. Ochman i T. Piatek. Zespołowo ekipa lokuje się na 10 miejscu, najlepiej w historii startów Polaków w tej klasie w mistrzostwach świata. Nasi reprezentanci zrobili chyba wszystko, na co było ich stać ze sprzętem przed 7—8 laty. Niestety, silniki i wyłączniki, jakie posiadają, są prawie całkowicie wyeksploatowane. Uniemożliwia to dostateczny trening i uzyskiwanie lepszych wysokości lotu na silniku. W tej sytuacji na tym większe wyróżnienie zasługuje wynik i lokata R. Czerwińskiego. Należy sądzić, że przy posiadaniu odpowiedniego sprzętu stać tego zawodnika na nawiązanie walki o najwyższe lokaty w zawodach.

Celowo nie piszę o konstrukcjach modeli, co zgodnie z obietnicą zrobić mają obszernie na łamach „Modelarza" sami zawodnicy. Na zakończenie chciałbym wszystkim naszym zawodnikom planującym udział w następnych mistrzostwach świata, o organizację których ubiegają się już obecnie Argentyna, Australia i Austria, przypomnieć, że do przygotowania nowych, lepszych modeli przystąpić trzeba już teraz. Im szybciej, tym lepiej.

P. WŁODARCZYK

WYNIKI

Klasa F1A: 1. A. Vidensek, Jugosławia 1253; 2. A. Lepp, ZSRR 1231; 3. P. Lagan, Nowa Zelandia 1227; 4. I. Weis, Izrael 1205; 4 R. Cal, Włochy 1205; 6. A. Fiłończuk Polska 1160; 7. H. Bleuer, Szwajcaria 1156; 8. P. Williams, Wielka Brytania 1141; 9. I. Horejsi, CSRS 1139; 10. I. Crha, CSRS 1138; 11. W. Kamp, Austria 1136; 12. V. Stamov, ZSRR 1126; 13. G. Nocque, Francja 1120; 14. J. Dona, USA 1111; 15. I. Kappelhof, Holandia 1088; 16. H. Tahkapaa, Finlandia 1078; 17. Y. Zhou, Chiny 1068; 18. M Borell, Szwecja 1062; 19. V. Czop, ZSRR 1049; 20. M. Nikolov, Bułgaria 1045; 58. R. Gołubowski, Polska 839; 59. S. Jurczeniak, Polska 836

ciąg dalszy na str. 10



Pięknie wykonany model szybowca zawodnika japońskiego



Mistrzowie świata, od lewej: L. Döring w kl. F1B, A. Meczner w kl. F1C i A. Vidensek w kl. F1A



E. Wierbicki — ZSRR, wicemistrz świata w klasie modeli silnikowych F1C.
Fot. K. Łapiński

MODEL MISTRZA ŚWIATA

(opracowano na podstawie „Aero Modellera")

Bezkonkurencyjnym zawodnikiem w klasie modeli z napędem gumowym F1B ostatnich mistrzostw świata rozegranych w Hiszpanii był 28-letni DÖRING z RFN, który wynikiem 7×180 s. + 240 s. + 300 s. zdobył tytuł mistrza świata oraz puchar przechodni ufundowany w roku 1927 przez lorda Wakefielda.

Mistrz świata jest aktualnym mistrzem RFN. Modelarstwem zajmuje się od 11 lat. Najpierw budował modele szybowców kl. A-1, a od paru lat specjalizuje się w budowie modeli z napędem gumowym klasy F1B i halowych. W ubiegłym roku zdobył 10 miejsce w mistrzostwach Europy rozegranych w Jugosławii.

L. Döring sukces swój zawdzięcza bardzo starannie opracowanemu modelowi o interesującej konstrukcji oraz doskonale opracowanej technice startów z wykorzystaniem podwójnego samopiszącego urządzenia termistrowego wskazującego wstępowanie prądów termicznych.

Skrzydło modelu sklejone jest z sześciu części wykonanych z balsy o ciężarze właściwym 0,07—0,08 g/cm³. Krawędź natarcia i spływu wzmocniona jest listewkami świerkowymi. W celu usztywnienia konstrukcji centropłat każdego z dwu skrzydeł oklejony jest z jednej i drugiej strony w czterech miejscach wąskimi paskami tkaniny węglowej. Całość oklejona została papierem japońskim o gramaturze 12 g/cm². Według opinii L. Döringa skrzydło jego modelu pracuje przy liczbie Reynoldsa 20 000 do 35 000, przy której musi być zastosowany charakterystyczny turbulator pokazany na rysunku. Wykonanie jego polega na zygzakowatym wydłubaniu w balsowym skrzydle wgłębień w kształcie trójkątów na głębokość 1—1,2 mm. Skrzydło jest trzyczęściowe, z krótkim centropłatem, w którym zamontowane są łączniki z blachy duraluminiowej 2 mm. Całość mocowana jest do kadłuba pasmami gumy.

Statecznik poziomy z konwencjonalnej konstrukcji pokryty jest aluminiową, termokurczliwą (naciąga się na ciepło) folią poliestrową o gramaturze 16 g/cm². Główną zaletą wyboru takiego pokrycia jest mniejsza o 0,5 g masa w porównaniu z cellonowanym papierem japońskim. Pokrycie nie marszczy się pod wpływem wilgoci, nie skręca konstrukcji w wysokiej temperaturze, nie wchłania wilgoci podczas deszczu czy lądowania na mokrej trasie oraz odbija promienie słoneczne w czasie lotu i schodzenia modelu na determalizatorze, co ułatwia jego odnalezienie a chronometrażystom pomiar czasu lotu. Jedyną wadą jest trudna naprawa pokrycia w przypadku jego pęknięcia lub uszkodzenia konstrukcji. Uwagę zwraca stosunkowo mała powierzchnia statecznika (2,98 dm²), co umożliwia wykonanie skrzydła o dużej powierzchni nośnej (16 dm²), oczywiście przy zastosowaniu odpowiedniej odległości skrzydła od statecznika (800 mm).

Kadłub wykonany jest jako dwuczęściowy. Przednia część silnikowa z rury duraluminiowej o średnicy 30 mm i grubości ścianek 0,2 mm. Tylna część zwinięta jest z balsy 1 mm i pokryta papierem japońskim. Statecznik pionowy w kształcie płaskiej płytki przestawiony jest całą powierzchnią.

Śmigło o średnicy 620 mm posiada skok 730 mm przy promieniu 200 mm. Łopatki zamocowane obrotowo w odległości 50 mm od osi śmigła, sklejone są z dwu warstw balsy 1,5 mm na specjalnym szablonie. Łopatki z obydwu stron oklejone są tkaniną szklaną o gramaturze 24 g/m². Całość klejona spoiwem epoksydowym. Profil łopatki własny (podobny do profilu skrzydła).

Łopatki posiadają turbulator z nitki o średnicy 0,4 mm przyklejony w odległości 7,5% cięciwy profilu śmigła.

Napęd stanowi 14—18 pasm gumy o przekroju 1×6 mm. Długość naciągu 43 cm. Czas pracy śmigła 33 sekundy. Mechanizm zegarowy trzyczynnościowy typu „Seelig" powoduje po 4 sek. lotu wznoszącego na silniku przestawienie o 3 mm statecznika poziomego (zwiększa się kąt nastawienia skrzydła), a następnie wychylenie statecznika pionowego i włączenie determalizatora. Przejście z lotu silnikowego w ślizgowy w prawo.

P. WŁODARCZYK

Promień w %	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Promień w mm	62	93	124	155	186	217	248	279	294,5	310
szer. łopatki w mm	18,9	34,6	44,3	47,7	46,4	41,4	33,6	23,0	17,5	11,7
skok w mm	607	638	668	700	723	743	755	738	720	698



Śmigło modelu z napędem gumowym mistrza świata L. Döringa.



Przyrząd do pomiaru momentu silnika gumowego mistrza świata L. Döringa.
Fot. K. Łapiński

dokończenie ze str. 9

Zespołowo: 1. ZSRR 3406; 2. CSRS 3313; 3. Wielka Brytania 3126; 4. Włochy 3114; 5. Izrael 3061; 6. Francja 3038; 7. Nowa Zelandia 2971; 8. Chiny 2984; 9. Bułgaria, 2913; 10. USA 2865; 11. Polska 2835
Startowało 84 zawodników z 30 państw.
Klasa F1B: L. Doring, RFN 1260+240+300, 2. A. Landeau, Francja 1260=240+190; 3. G. Pierre — Bes, Francja 1260+240+126; 4. E. Gorban, ZSRR 1257; 5 W. Ghio, USA 1242; 6. M. Kobori; Japonia 1240; 7. Ben Itzhak, Izrael 1226; 8. J. Foster, USA 1222; 9. E. Balzarint, Włochy 1221; 10. L Dupuis, Francja 1204; 11. Z. Alipijev, Bułgaria 1200; 12. I. B. Kristensen, Dania 1197; 13. P. Lagan, Nowa Zelandia 1194, 14. Iifa Lu, Chiny 1192; 14. R. Miller, Wielka Brytania 1192; 16. W Wenping Xing, Chiny 1191; 17. B. Spooner, Wielka Brytania 1183; 18. L. Manche; Holandia 1181; 19. P. Kristensen, Dania 1181; 19. P. Rijter, Holandia 1181; 44. K. Łapiński, Polska 1071; 60. K. Łuniewski, Polska 988; 70. A. Poczobut, Polska 885.
Zespołowo: 1. Francja 3724; 2. Chiny 3532; 3. Holandia 3512 4 RFN 3502; 5. Japonia 3444; 6. USA 3442; 7. Dania 3413; 8. ZSRR 3358; 9. Argentyna 3313; 10. Szwecja 3309; 21 Polska 2944.
Startowało 82 zawodników z 27 państw.
Klasa F1C: 1. A. Meczner, Węgry 1260+240+300+202; 2. E. Wierbicki, ZSRR 1260+240+300+0; 3. Z. Wuang, Chiny 1260+240+286; 4. H. Morita, Japonia 1260+240+175; 5 K. Faux, Wielka Brytania 1260+240+173; 6. R. Truppe, Austria 1260+240+173; 7. M. Rocca, Włochy 1260+240+151; 8. M. Burns, Kanada 1260+219; 9. R. Czerwiński, Polska 1260+179; 9. N. Nakonieczny, ZSRR 1260+179; 11 J. Akesson, Szwecja 1260++137; 12. N. Hammer, Dania 1260+130; 13. S. Screen, Wielka Brytania 1260+101; 14. D. Gatberatz, USA 1256; 15. A. Valdes, Kuba 1252; 16 C. Martin 1250; 17. D Sugden, Kanada 1246; 18. G, Barbabella, Włochy 1245; 19. A. Roux Francja 1243; 20. I. Goranov, Bułgaria 1239; 39. J. Ochman, Polska 1124; 44. T Piątek, Polska 1102.
Zespołowo: 1. USA 3724; 2. Chiny 3689; 3. ZSRR 3656; 4. Wielka Brytania 3625; 5. CSRS 3621; 6. Kuba 3598; 7. Szwecja 3587; 8. Węgry 3539, 9 Jugosławia 3523. 10. Polska 3486.
Startowało 71 zawodników z 27 państw.

WZNIOS-170 mm WZNIOS-50 mm

330 541

67 90 110 175 505 800 400 74,5

włókno węglowe wokoło centropłatów

59 80 ϕ30 120 90 80

wyłącznik „SEELIG”

Ś.C.-73%

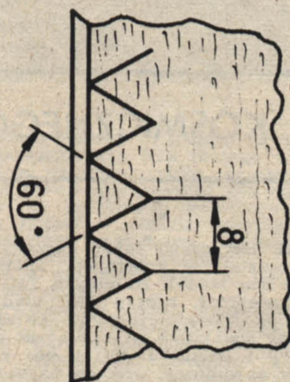
ESPADA 80/1

model kl. F1B

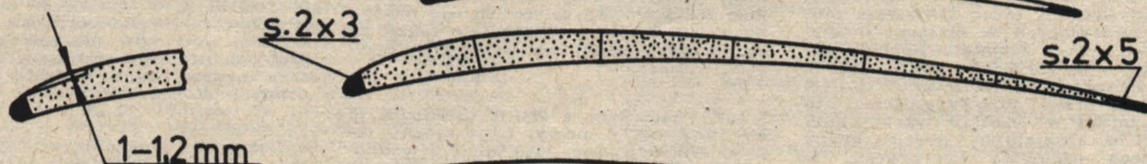
konstruował: Lothar DÖRING

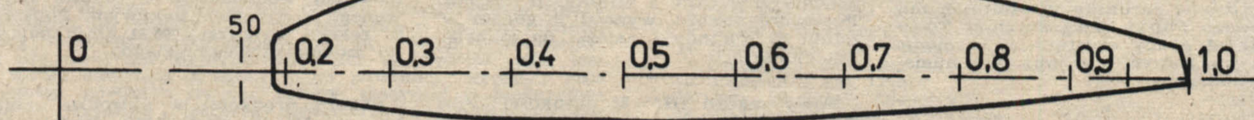
mistrz RFN 1979 i 1980

MISTRZ ŚWIATA – 1981









PAW



Ekipa naszych akrobatów startujących w zawodach na Węgrzech. Od lewej Paweł Dziuba, Robert Czyż i Piotr Zawada.

Międzynarodowe zawody modeli akrobacyjnych na Węgrzech

Tradycyjnie już w miejscowości Salgotarian na Węgrzech zostały rozegrane w dniach 25—27 września 1981 roku kolejne Międzynarodowe Zawody Modeli Akrobacyjnych na Uwięzi. Były to zawody otwarte, zamieszczone w oficjalnym kalendarzu imprez FAI, dostępne dla wszystkich modelarzy z Aeroklubów Narodowych.

Po raz drugi już udział w imprezie wzięła ekipa naszych modelarzy w składzie: Piotr Zawada z Poznania, Paweł Dziuba z Warszawy, Robert Czyż (junior) i sędzia Marek Dominiak z Poznania. Zgodnie z otrzymanym zaproszeniem nasza ekipa brała udział w imprezie bezpłatnie, organizator pokrywał koszty pobytu. Koszty przejazdu pokrywali sami zawodnicy, co w dzisiejszej sytuacji kryzysowej jest godne podkreślenia i upowszechnienia. Należy sądzić, że organizatorzy i zawodnicy węgierscy oczekują na rewanż ze strony naszych modelarzy, mając nadzieję, że zostaną w roku 1982 zaproszeni na podobnych zasadach na jedną z imprez rozgrywanych w kraju.

Przechodząc do wyników sportowych, można stwierdzić, że nasi zawodnicy radzili sobie zupełnie dobrze w zawodach. Czwarte i szóste miejsce w grupie seniorów, w której startowało 22 zawodników, to całkiem nieźle. Natomiast pierwsze miejsce zdobyte w grupie juniorów przez Roberta Czyża, aktualnego wicemistrza Polski juniorów, należy uznać za duży sukces, co rokuje nadzieje na przyszłość.

Obserwując tegoroczne starty naszych akrobatów na uwięzi daje się zauważyć wzrost zainteresowania tą klasą modeli i znaczny postęp sportowy, zwłaszcza w grupie juniorów. Wyniki uzyskane w zawodach w Salgotarian oraz zwycięstwo Jerzego Ostrowskiego w międzynarodowych zawodach w Bułgarii jest tu niepodważalnym dowodem na wyraźny wzrost poziomu sportowego zawodników, co oczywiście nie świadczy jeszcze o tym, że stać nas na medale w mistrzostwach świata czy Europy.

Niewątpliwy wpływ na taką sytuację ma fakt posiadania aktualnie przez najlepszych modelarzy silników „HP — 40", których 20 sztuk udało się sprowadzić w ostatnim okresie. Silniki te będą musiały najprawdopodobniej służyć naszym akrobatom przez najbliższe lata, stąd apel do modelarzy z aeroklubów: warszawskiego, częstochowskiego, poznańskiego, słupskiego, rzeszowskiego o jak najlepsze i rozważne eksploatowanie ich.

Na zakończenie należy poinformować wszystkich zainteresowanych, że w przyszłym roku nasi najlepsi akrobaci będą startować w międzynarodowych zawodach w CSRS i Bułgarii oraz w mistrzostwach państw socjalistycznych na Węgrzech. Planowany jest także wyjazd na mistrzostwa świata do Szwecji, w których udział zależy oczywiście od poziomu i przygotowania zawodników.

PAW

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA RAKIETOWEGO I KOSMICZNEGO

W 1982 roku modelarzy rakietowych czekają dwie bardzo ważne imprezy, to jest mistrzostwa państw socjalistycznych, które zostaną rozegrane w Bułgarii najprawdopodobniej w maju oraz mistrzostwa świata, których miejsce i termin rozegrania zostaną rozstrzygnięte na najbliższej konferencji Międzynarodowej Komisji Modelarstwa CIAM (grudzień 1981 r.). O intensywnych przygotowaniach do udziału w zawodach trzeba myśleć już teraz. Zwłaszcza modelarzy startujących w klasach makiet rakietowych oraz zamierzających wystartować w nowej konkurencji, jaką są szybowce rakietowe sterowane radiem czeka dużo pracy. Rozstrzygnięcie, kto weźmie udział w mistrzostwach odbędzie się na specjalnym obozie grupy centralnego szkolenia sportowego, w skład której wejdzie około 20 modelarzy seniorów i juniorów, tych którzy uzyskali najlepsze rezultaty w ostatnich mistrzostwach Polski rozegranych w Toruniu. Skład grupy centralnego szkolenia podamy w jednym z najbliższych numerów „Modelarza".

•

W roku 1982 planowany jest udział ekipy modelarzy w Mistrzostwach Świata Modeli na Uwięzi w klasach F2A, F2B, F2C i F2D, które mają się odbyć w miesiącu lipcu lub sierpniu w Szwecji. Ustalenie składu ekipy nastąpi najprawdopodobniej po rozegranych w miesiącu maju na Węgrzech mistrzostwach państw socjalistycznych oraz w czerwcu przyszłego roku mistrzostwach Polski. Apelujemy już teraz do wszystkich modelarzy zajmujących się tą kategorią modelarstwa lotniczego o jak najlepsze przygotowanie modeli do mistrzostw. Od wyników, jakie zostaną uzyskane podczas mistrzostw Polski, zależeć będzie nie tylko skład osobowy ekipy, ale także jej liczebność i udział we wszystkich czterech klasach.

•

Jurij Zasławski z ZSRR ustanowił 10 kwietnia 1981 r. nowy, fantastyczny rekord długotrwałości lotu modelu wodnosamolotu zdalnie sterowanego z silnikiem tłokowym. Rekord Nr 48 wynosi obecnie 11 godzin, 2 minuty, 18 sekund. Poprzedni rekord wynosił 9 godzin 58 minut 42 sekundy i należał do modelarza chińskiego.

•

Nowy rekord (Nr 8) prędkości lotu modelu wodnosamolotu klasy F1C wynoszący 179,9 km/h ustanowił Anatol Dubieniecki z ZSRR. Poprzedni rekord należący do tego samego modelarza wynosił 173,45 km/h.

•

W roku 1982 czeka także naszych modelarzy udział w kolejnych Mistrzostwach Świata Modeli Halowych FID. Naszych modelarzy, którzy do niedawna należeli do ścisłej czołówki światowej nie należy specjalnie namawiać do solidnej pracy i treningu. Są to po prostu tej klasy zawodnicy, którym najbardziej zależy na powrocie do okresu, kiedy przywozili z mistrzostw świata medale. Wyłonienie 3-osobowej ekipy najlepszych zawodników nastąpi po obozie grupy centralnego szkolenia sportowego oraz mistrzostwach Polski przeprowadzonych w 1982 roku.

•

Aleksander Smolentsew z ZSRR ustanowił nowy rekord (Nr 54) 110,42 km/h prędkości lotu w obwodzie zamkniętym modelem wodnosamolotu zdalnie sterowanego z napędem tłokowym. Poprzedni rekord wynoszący 98,41 km/h należał do modelarza węgierskiego.

•

Rekord prędkości w obwodzie zamkniętym (Nr 53) 151,77 km/h modelu samolotu zdalnie sterowanego ustanowił 1. 04. 1981 r. G. Klementew z ZSRR. Poprzedni rekord wynoszący 139,8 km/h należał do zawodnika chińskiego.

O centralnych zawodach modeli na uwięzi

Spółdzielczości Mieszkaniowej — z perspektywy dwóch miesięcy

Rozegrane w Opolu w dniach 19 i 20.09.81 centralne zawody modeli na uwięzi Spółdzielczości Mieszkaniowej zgromadziły kilkadziesiąt modeli startujących w kategorii modeli sylwetkowych i akrobacyjnych.

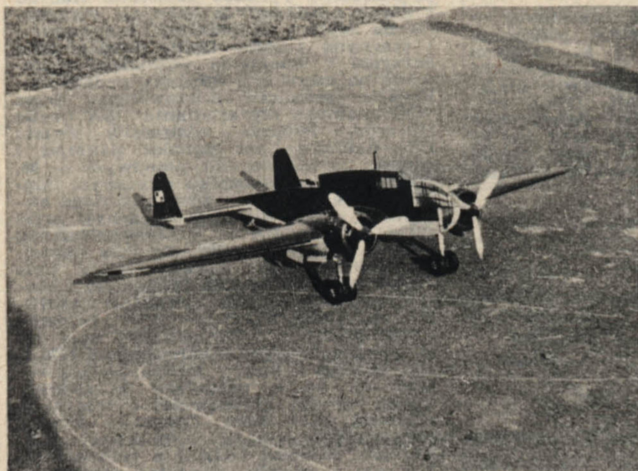
Ogólnie biorąc nie było tam żadnych rewelacji, poziom jak dotychczas, średni. Od ładnych kilku lat czekamy na podniesienie się poziomu, szczególnie w kategorii modeli akrobacyjnych.

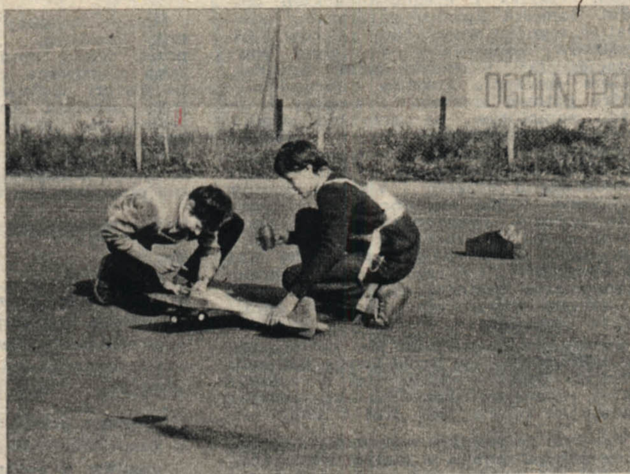
Nie wpływa to na preferowanie tej kategorii przez regulamin zawodów — poziom dalej nie wzrasta. Brak silników? Na pewno tak.

Na razie pracują jeszcze ciężko „Rytmy", mała ilość MVVS — gdzieś pojedyncza Enya. Jest to odbicie sytuacji zaopatrzeniowej. A jednak i na „Rytmie" można coś niecoś „wykręcić". W każdym razie połowę programu w tej kategorii na pewno.

Niski poziom akrobacji jest moim zdaniem konsekwencją zbyt małego zainteresowania tą ciekawą, ale niewątpliwie trudną kategorią, przede wszystkim ze strony instruktorów. Rozumiem, że najlepiej działają wzorce — to jest obecność i współpraca dobrego w tej kategorii seniora — skoro go jednak nie ma można i trzeba próbować samemu.

Dość dobry poziom reprezentowali „wyrośnięci" juniorzy oraz niektóre z ich „wyrośniętych" modeli. Doszło jednak do tego, że kilka i to lepszych modeli, zostało zdyskwalifikowanych przez komisję za przekroczenie maksymalnej powierzchni nośnej. I trudno tu tłumaczyć się czymkolwiek, gdy powierzchnia (tak małego zresztą) modelu jest przekroczona o decymetr, dwa, a nawet więcej. Niech ten fakt będzie przestrogą również dla opieszałych, ale przede wszystkim dla „drobnych kombinatorków". Niewiele można tą drogą zyskać — stracić wszystko. Przy okazji okazało się, że niektórzy zawodnicy nie wiedzą jak obliczyć całkowitą powierzchnię nośną modelu.





Tyle, a myślę, że starczy, jeśli chodzi o kategorię modeli akrobacyjnych.

Zdecydowanie lepiej wyglądała kategoria modeli sylwetkowych. Znaczna ilość ciekawych i nieźle wykonanych modeli. Bardzo popularny stał się Pitts Special i Zlin 50 L. Jakość wykonania niektórych zupełnie dobra chciałoby się powiedzieć, szkoda, że nie mają pełnych kadłubów. Tak w ogóle jednak, zalecałbym ściślejszą współpracę sylwetkowiczom z juniorami i seniorami startującymi w kat. F4B, tak w zakresie wykonania modelu jak i lotu. Jeśli chodzi o wykonanie, warto by przypomnieć, że samoloty bojowe malowane są na półmat, zaś sportowe prawie zawsze na połysk. Nie zawsze to było odwzorowane, a pamiętajmy, że za wykończenie i malowanie „leci" bardzo dużo punktów. Poza tym pamiętajcie, że „cudowna" mechanizacja zawodzi — stosujcie urządzenia proste i pewne.

Ale o wszystkim decyduje lot — niewykonanie lotu odbiera punkty za wykonanie modelu i zawodnik zostaje niesklasyfikowany. Model musi więc przede wszystkim latać. Do zajęcia dobrego, liczącego się miejsca trzeba jednak, aby latał dobrze i wykonywał podane w regulaminie figury akrobacji lub pokazy. Żal patrzeć czasem na lot modelu, który wprawdzie lata poprawnie, bo równo i statecznie, ale nie wykonuje żadnych czynności. A przecież, jeśli jest to model samolotu akrobacyjnego powinien „kręcić", jeśli bojowego powinien zrzucać bomby, zbiorniki — może również w wypadku myśliwca demonstrować realistyczny dla niego lot. Można tu wykazać wiele pomysłowości.

W niektórych modelach silnik prawie gwizdał, a model latał w „kółko" i nic. To wymaga dopracowania, bo to daje punkty.

Na koniec — centralne zawody modeli na uwięzi Spółdzielczości Mieszkaniowej, to nieoficjalne mistrzostwa Polski młodzików w tych kategoriach. Nie chodzi o to, aby robić z tej imprezy „wielkie wyścigi", ale, skoro się już bawimy, to bawmy się trochę poważniej.

Poza tym uważam, że powinny być rozgrywane inne imprezy ogólnopolskie w tych kategoriach modeli — spotkanie na arenie ogólnopolskiej raz do roku, nie stwarza możliwości rozwoju.

Jestem stanowczo za rozwojem sylwetek, jest to najlepsza szkoła dla przyszłych „makieciarzy". Ponieważ nasz rejon jest od dawna związany silnie z makietami i mamy w tym zakresie jakieś tradycje, będę się starał zorganizować w przyszłym roku na terenie Opola Ogólnopolskie Zawody Modeli Sylwetkowych. Wiem, że w kraju jest dość sylwetek, aby zgromadzić na starcie takich zawodów 50 i więcej tych modeli, a z nimi tyluż entuzjastów tych „najmniejszych samolotów".

WŁODZIMIERZ KRZYŻANOWSKI

Klasyfikacja indywidualna w kategorii modeli sylwetkowych

1. Aleksander Białek — OSM, Opole 267 pkt.
2. Mirosław Knitter — MOSM, Gliwice I 257 pkt.
3. Marian Gamrat — MSM, Głuchołazy 242 pkt.
4. Leszek Bajcer — Rz. SM, Rzeszów 231 pkt.
5. Jarosław Świerczyk PSM, Poznań 224 pkt.

Startowało 16 zawodników

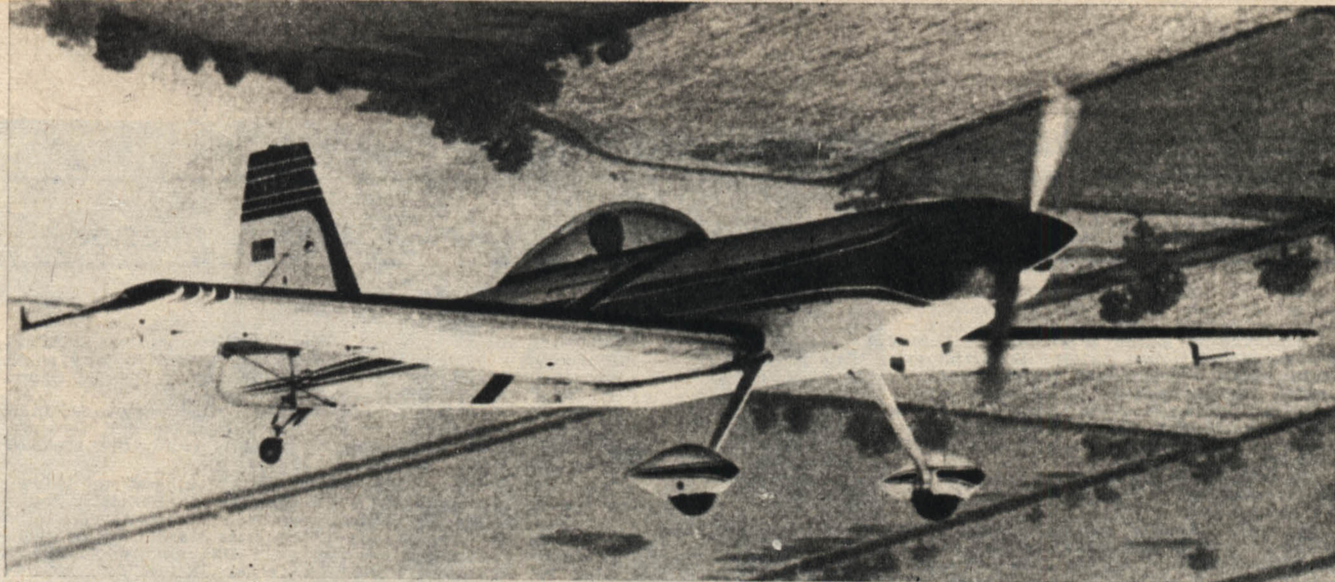
Klasyfikacja indywidualna w kategorii modeli akrobacyjnych

1. Tomasz Tronina — Rz. SM, Rzeszów 569 pkt.
2. Jarosław Eppel — PSM, Pabianice 512 pkt.
3. Sławomir Bartnicki SM, Mińsk Maz. 417 pkt.
4. Dariusz Ratajczak OSM, Opole 258 pkt.
5. Krzysztof Kaczmarek — J. SM, Jelenia Góra 250 pkt.

Startowało 12 zawodników

Klasyfikacja zespołowa

1.	Rzeszowska Spółdzielnia Mieszkaniowa	— 800 pkt.
2.	SM Mińsk Mazowiecki, woj. Siedlce	— 590 pkt.
3.	Opolska Spółdzielnia Mieszkaniowa „Przyszłość" — Opole	— 525 pkt.
4.	Pabianicka Spółdzielnia Mieszkaniowa, Pabianice, woj. Łódź	— 512 pkt
5.	Jeleniogórska Spółdzielnia Mieszkaniowa Jelenia Góra	— 449 pkt.
6.	MGSM, Gliwice I	— 384 pkt.
7.	Kielecka SM, Kielce	— 341 pkt.
8.	SM Kępno, woj. Kalisz	— 262 pkt.
9	MSM Głuchołazy, woj. Opole	— 242 pkt.
10.	Poznańska SM, Poznań	— 224 pkt.
11.	Legnicka SM, Legnica	— 214 pkt.
12.	Chełmska SM, Chełm	— 207 pkt.
13.	Sm „Zacisze", Oleśnica	— 166 pkt.
14.	Śródmiejska SM, Warszawa	— 161 pkt.
15	Miastecka SM, Miastko, woj. Słupsk	— 156 pkt.
16.	SM „Zachęta", Białystok	— 125 pkt.
17.	MG SM, Gliwice II	— 0 pkt.
18.	Częstochowska SM „Nasza Praca" Częstochowa	— 0 pkt.
19.	SM Toruń	— 0 pkt.



SPINKS AKROMASTER

Samolot ten został zbudowany w wytwórni M.H. Spinksa w mieście Fort Worth w Texasie, z przeznaczeniem dla ekipy USA na mistrzostwa świata w akrobacji 1970, które odbyły się w Anglii w bazie RAF Hullavington. Miał on zastąpić przestarzałe już nieco samoloty Pitts Special, de Havilland Chipmunk i Bucker Jungmann, na których dotychczas startowali piloci USA, i które były już gorsze od nowych samolotów radzieckich Jak-18s i czechosłowackich Zlinów. Samolot Spinks Akromaster powstał w wyniku współpracy pilotów i inżynierów, zbudowany w małym warsztacie przy zakładzie M. H. Spinksa. Celem obniżenia kosztów dobrano niektóre gotowe elementy i zespoły z innych samolotów, na przykład silnika, podwozia, sterowanie, itd. Sylwetkę opracowano wzorując się na samolotach de Havilland Chipmunk i Zlin. Dzięki zastosowaniu długich i wąskich płatów uzyskano dobrą stabilność i płynność lotu podczas wykonywania figur akrobacji. Samolot napędzany był silnikiem Lycoming A10-360-A1A o mocy 200 KM ze śmigłem 74" Harzel o stałym skoku. Konstrukcja kadłuba rurowa. Skrzydło z jednym dźwigarem typu I. całość kryta metalem.

Samolot, którego plan jest zamieszczony, pilotowany był przez Carlie Hillard'a mistrza USA w roku 1967 i członka ekipy amerykańskiej na mistrzostwa świata w latach 1966, 1968 i 1970.

Pomimo że samolot wykonany był metodą półchałupniczą w małym warsztacie, okazał się bardzo dobry i mógł z powodzeniem konkurować z najlepszymi samolotami tej klasy w ówczesnych czasach. Trzykrotny kapitan drużyny angielskich pilotów akrobacyjnych wyrażał się o nim w samych superlatywach, zachwalał jego łatwość reakcji na ruchy sterów, lekkość i sztywność konstrukcji oraz bardzo dobrze dobrany stosunek mocy silnika do masy samolotu.

Modele redukcyjne lub półredukcyjne tego samolotu są chętnie budowane przez wielu modelarzy i to zarówno jako sterowane radiem jak i latające na uwięzi. Wpływ na to zapewne mają: jego prostota konstrukcji, ładna sylwetka bez trudnych do odtworzenia kształtów, dobre proporcje oraz to, że samolot sam przypomina duży model latający. Atrakcyjne malowanie również nie pozostaje bez wpływu.

Dane techniczne samolotu:

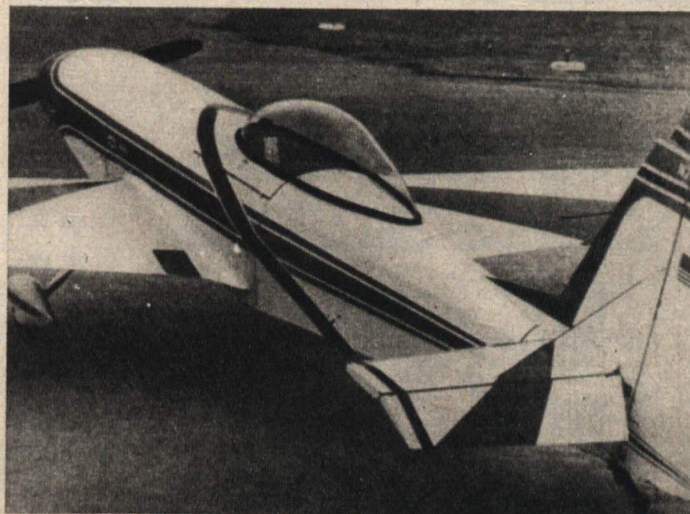
Skrzydła:	
— rozpiętość	— 9144 mm
— cięciwa w centropłacie	— 1524 mm
— cięciwa końcówki	— 889 mm
— profil centropłata	— 23013
— profil końcówki	— 21315
wznios	— 5°
Usterzenie poziome:	
— rozpiętość	— 2642 mm
— cięciwa w centrum	— 914 mm
— cięciwa końcówki	— 610 mm
— profil	— 66009
Usterzenie pionowe:	
— wysokość	— 1626 mm
— profil	— 66009
Kadłub:	
— długość (z kołpakiem)	— 7087 mm
— szerokość max.	— 864 mm
Środek ciężkości	— 25%
Moc silnika	— 200 KM
Masa — pusty	— 589,7 kg
— max.	— 805,8 kg

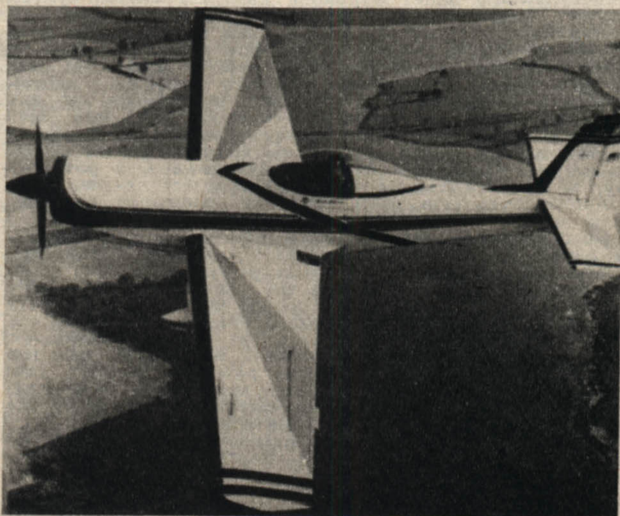
MALOWANIE SAMOLOTU

Schemat malowania szczegółowo podaje załączony rysunek samolotu. Kadłub i górne powierzchnie skrzydeł malowane na biało z niebieskimi, czerwonymi i czarnymi pasami. Dolne powierzchnie skrzydeł i usterzenia poziomego malowane na czerwono. Rysunek podaje malowanie samolotu pilotowanego przez wielokrotnego reprezentanta USA Carlie Hillarda. Podczas mistrzostw świata 1970 naklejono na samolot naklejki i numer na stateczniku pionowym — 30. Naklejka na stateczniku pionowym miała obrzeże czerwone, wewnątrz flaga angielska, a pod nią napis (czarny): „6TH WORLD AEROBATIC CHAMPIONSHIPS HULLAVINGTON 1970". Okrągła naklejka pod owiewką kabiny pilota była czerwona z niebieskim rysunkiem i białym napisem wokół: „WORLD AEROBATIC COMPETITION 1970" naklejki „PENNZOIL" i „CHAMPION" były już na samolocie przed mistrzostwami 1970 r. Ich wygląd i kolory można zaobserwować na wielu pojazdach w naszym kraju, których użytkownicy ozdabiają je różnymi naklejkami. Obudowy świateł pozycyjnych w naturalnym kolorze aluminium. Łopatki śmigieł z tyłu czarne, matowe, z przodu naturalne aluminium i końcówki (76 mm) żółte. Napisy na kadłubie: „Spinks Akromaster" oraz „Pilot: „Charlie Hillard" — czarne.

Na podstawie:
— American Aircraft Modeller 2/70
— Aeromodeller 12/70
— Flight International 7/70

PIOTR ZAWADA





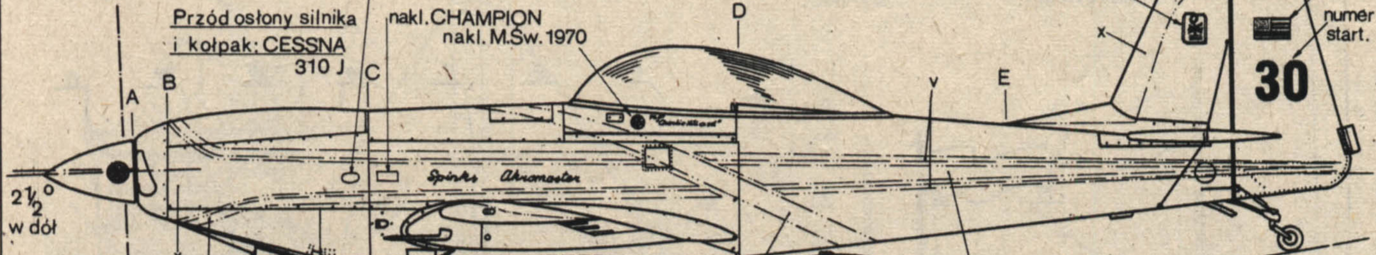
SMIGŁO

HARTZELL PROPELLER
ø1880 – stały skok

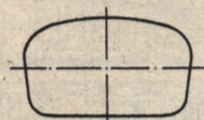
nakl. PENNZOIL

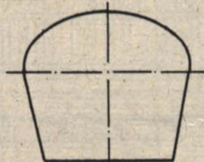
Przód osłony silnika
i kołpak: CESSNA
310 J

nakl. CHAMPION
nakl. M.Św. 1970



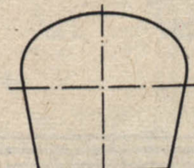
A–A





UWAGA:
1. Tylko na prawej końcówce płata
2. Tylko na prawym sterze wys.

wszystkie pokr. symetr. na drugim płacie



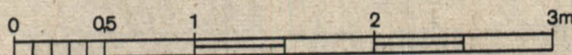


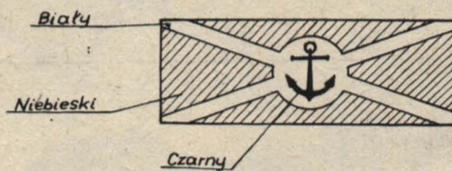
MALOWANIE :
——— linie oddzielające kolory,

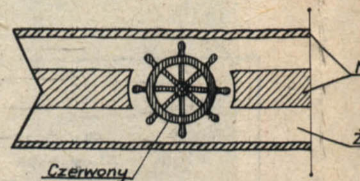
v – niebieski,
x – czerwony,
z – czarny,
– biały (bez oznak.)

SPINKS AKROMASTER

Opracował i kreślił: Piotr Zawada







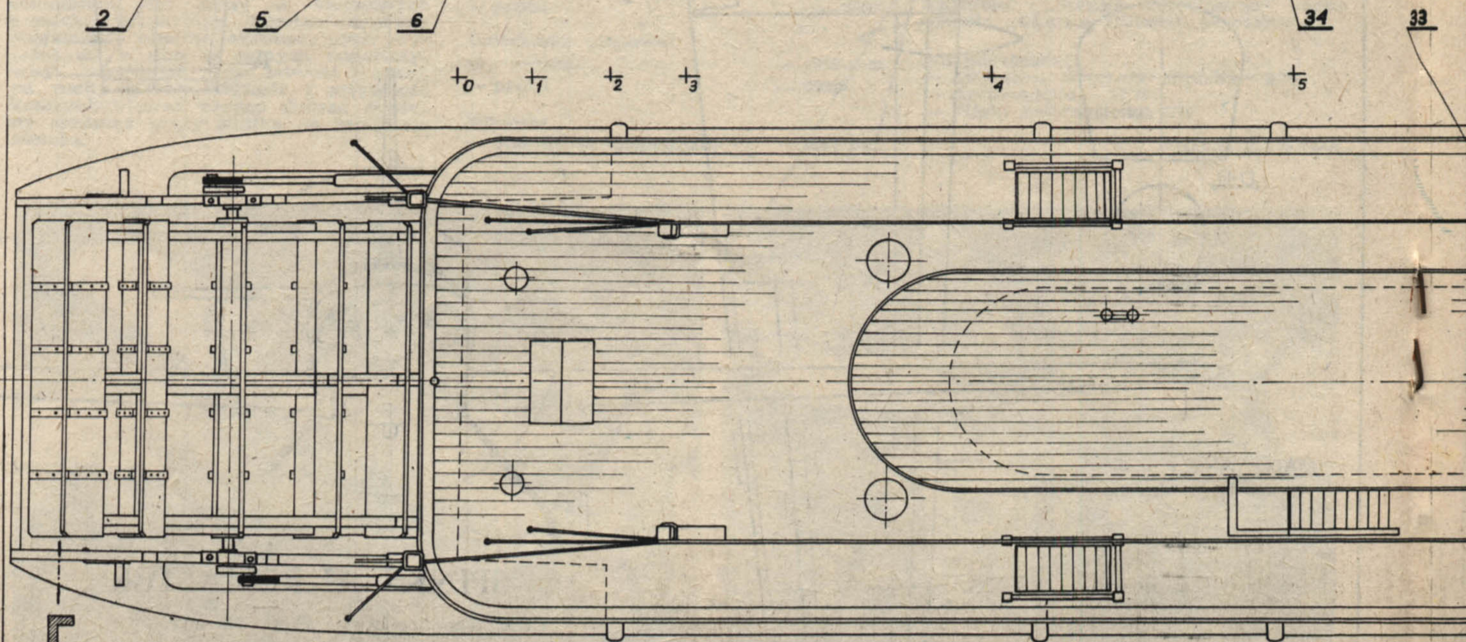
FLAGI 1:25

8 9 7 10 18 17 11 19

WESTERN RIVER

2 5 6 34 33

0 1 2 3 4 5



DANE TECHNICZNE

DŁUGOŚĆ KADŁUBA	30.3 m
DŁUGOŚĆ Z KOŁEM ŁOPAT	35.8 m
SZEROKOŚĆ	6.5 m
ZANURZENIE	1.0 m
WYPORNOŚĆ	160 t
PRĘDKOŚĆ	10÷15 km/h
NAPĘD	2 maszyny parowe

Niebieski

Żółty

20 21 1 12 A

WESTERN RIVER

13 14 15 16

30

A

33 22 23 24 3 25 26 4 27 28 29

6 7 8 9 10 11 12 13 14 14 1/2

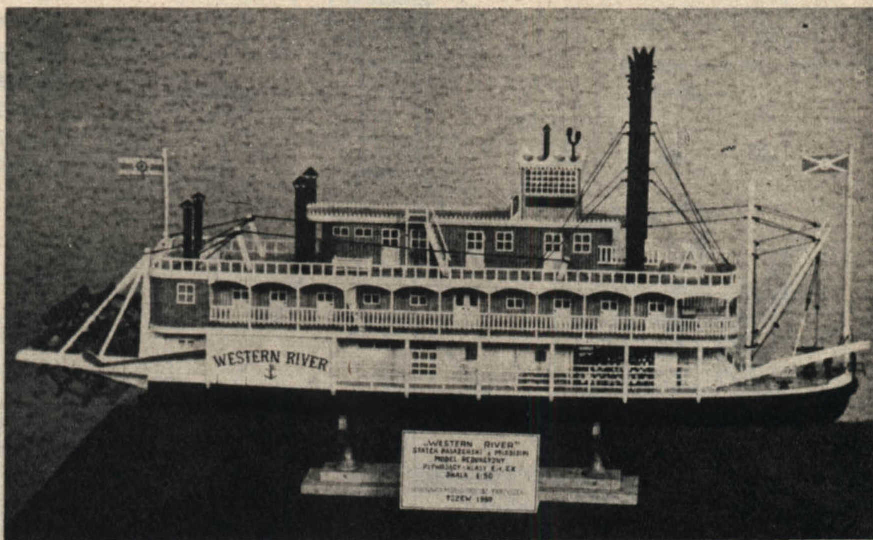


WESTERN RIVER

Tylnokołowiec z Mississippi

JC Gdańsk	Podziałka 1:100	Opracował. J. Centkowski	Rys 01.67.12.
	Data 20.12.1967	Kreślił. Centkowski J.	Arkusz 1/3

WESTERN RIVER Z MISSISIPI



Tylnokołowce to charakterystyczne statki rzek Ameryki Północnej XIX w. „Western River", zbudowany w 1865 r. w Nowym Orleanie, w ubiegłym wieku pływał po Missisipi i jej dorzeczu. Tylnokołowce utrzymywały regularną komunikację między nadrzecznymi miastami Ameryki, jak Nowy Orlean, Jefferson City, Natchez, Memphis, Louisville, Pittsburg, St. Louis. Statki tego rodzaju charakteryzowały się płaskim, stosunkowo szerokim i płytko zanurzonym kadłubem, wysokimi kilkukondygnacyjnymi nadbudówkami i wysokimi piszczałkowatymi kominami, stojącymi obok siebie. Funkcję pędnika spełniało tylne koło łopatkowe lub dwa koła boczne napędzane maszyną parową.

„Western River" był jednostką stosunkowo niewielką w porównaniu do parowców tego typu, które można było spotkać w końcu ubiegłego wieku na dużych rzekach Ameryki. Pierwsza kondygnacja nadbudówek, mieszcząca się między pokładem kadłuba a pierwszym pokładem nadbudówki, służyła do pomieszczenia kotła wraz z paleniskiem, maszyn parowych znajdujących się na rufie oraz używana była jako magazyn drewna opałowego i towarów, które ładowano przez wnęki w ścianach bocznych nadbudówki. Kadłub w dziobowej części był odkryty, a na jego pokładzie przechowywano wszelkiego rodzaju sprzęt i przewożone towary. Na pokładzie tym ustawiane były trzy maszty, z których dwa stojące bliżej nadbudówki posiadały bomy i służyły za dźwigi do opuszczania trapu.

Druga kondygnacja nadbudówki mieściła w sobie kabiny pasażerskie i salon zlokalizowany w połowie długości nadbudówki. Trzecią kondygnację stanowiła wąska nadbudówka, ustawiona na pokładzie pokrywającym pomieszczenia pasażerskie, a najwyższą częścią nadbudówki była sterówka umieszczona na dachu trzeciej kondygnacji. Wysoko usytuowana sterówka pozwalała na dokładną obserwację rzeki i ułatwiała nawigację między płyciznami. Konstrukcja statku usztywniona była za pomocą grubej, stalowej liny, napiętej na drewnianych rozpórkach wystających z pokładu nadbudówki. Pokłady połączone były zejściami, umożliwiającymi poruszanie się po wszystkich kondygnacjach. Za pędnik statku służyło drewniane koło łopatkowe umieszczone na wysięgu, napędzane korbowodami od dwóch maszyn parowych. Do sterowania służyły trzy stery umieszczone między kadłubem a kołem łopatkowym. Elementami zdobiącymi były drewniane barierki i ornamenty ciągnące się wokół pokładów oraz ozdobne napisy na ścianach nadbudówki dolnej i sterówki.

Dane techniczne jednostki przedstawiały się następująco: długość całkowita kadłuba — 30,3 m, szerokość — 6,5 m, zanurzenie — 1 m, wyporność — 160 T, napęd — 2 maszyny parowe, prędkość — 10-15 km/h.

OPIS BUDOWY MODELU

Mimo skomplikowanego wyglądu model nie jest trudny do wykonania. Jako redukcyjny wystawowy możemy zrobić go w podziałce 1:50 lub mniejszy. Pięknie będzie wyglądała miniatura tylnokołowca wykonana w podz.: 1:50 lub 1:200. Jako pływający, wykonamy model w podz. 1:25 (przy zastosowaniu tej podziałki wyporność modelu wynosić będzie około 10 kg, co pozwoli na swobodne zainstalowanie napędu i zasilania oraz ewentualnie aparatury do zdalnego kierowania). Kadłub najlepiej zrobić metodą kombinowaną, tzn. dziób z klocka drewnianego, burty z deseczek olchowych, a dno pokryte sklejką 1-2 mm. Nadbudówki i pokłady wykonujemy ze sklejki 1-2 mm, na wręgach ze sklejki 4 mm, wzmocnionych wzdłużnikami. Należy zwrócić uwagę na jak najlżejsze wykonanie nadbudówek, co podniesie stateczność modelu.

Nadbudówki zrobimy zdejmowane, tak aby po zdjęciu pozostał tylko kadłub z pierwszą kondygnacją. Nie zapomnijmy o zaznaczeniu deskowania na wszystkich pokładach i ścianach nadbudówek. Napęd koła łopatkowego musimy nieco uprościć, najlepiej jest napędzać je za pomocą przekładni pasowej (lub łańcuchowej). W tym celu na osi koła łopatkowego z jednej jego strony umieścimy kółko pasowe, natomiast drugie kółko pasowe — wewnątrz kadłuba. Do przeniesienia obrotów użyjemy paska gumowego okrągłego lub cienkiego paska klinowego. Do wprawienia w ruch kół najlepiej jest użyć silnika od wycieraczki samochodowej o napięciu 6 V, wykorzystując częściowo gotową przekładnię, którą posiada każdy silnik wycieraczkowy, tak aby koło łopatkowe uzyskało 150-250 obr/min. Obroty koła łopatkowego powinny być tak dobrane, aby model osiągał proporcjonalną prędkość, która wg przepisów NAVIGA powinna wynosić dla podz. 1:25 — 1 m/sek., tzn. model powinien przebyć 50 m w czasie 48,6 sek. Modelarze zaawansowani powinni wykonać oświetlenie modelu oraz zainstalować dmuchawę wytwarzającą gęsty, czarny dym, buchający z kominów. Dobrze wykonany model wygląda bardzo oryginalnie i wszędzie wzbudza zainteresowanie.

MALOWANIE MODELU

Czarny — kominy główne i pomocnicze, pachołek, knagi pokładowe, kabestan, komin i syrena na sterówce, końcówki korbowodów, okucia na masztach, kotwice, ramiona, korba koła łopatkowego.

Czerwony (jasny) — koło łopatkowe, korbowody, napis „Western River" na ścianach nadbudówki z czarną obwódką, deski na sterówce z czarnymi napisami, łączniki kominów.

Naturalny kolor drewna (ciemny) — wszystkie pokłady, ściany nadbudówki pasażerskiej (między pierwszym i drugim pokładem nadbudówki stopnie zejściówek, beczki na pokładzie.

Biały — pozostałe ściany nadbudówek, trap, maszty, skrzynie z towarem, listwa odbojowa i nadburcie dziobowe, ramy wszystkich okien, wszystkie barierki, stojak dzwonu i pozostałe detale.

Brązowy ciemny — kadłub.

JACEK CENTKOWSKI
Gdańsk-Wrzeszcz



LINIE TEORETYCZNE KADŁUBA 1:100

Wypukłość pokładu

Pokład

PRZEKROJE POPRZECZNE 1:100

BECZKA cz.33 szt.9.

SKRZYNIA NA SPRZĘT cz.25 szt.1.

KABESTAN cz.27.

WSPORNIK KOTWIC cz.30.

OKNO cz.32 szt.2. OKNO cz.31 szt.2.

KOTWICA cz.29 szt.2.

WENTYLATOR cz.9. szt.1

PACHOŁEK cz.28

KNAGA cz.26 szt.2.

STOJAK DZWONU cz.13.

OKNO cz.24 szt.17.

OKNO cz.18 szt.7.

KOMIN cz.20 szt.2.

KOMINEK cz.17.

SYRENA cz.21.

DRZWI cz.23 szt.3.

DRZWI cz.19 szt.21.

DRZWI cz.22 szt.2.

TRAP cz.4. szt.1.

KOMIN cz.7. szt.2.

KOMIN cz.8 szt.2.

KOMIN cz.1. szt.2.

MASZTY cz.14. szt.2. cz.16. szt.1.

BOM cz.15 szt.2.

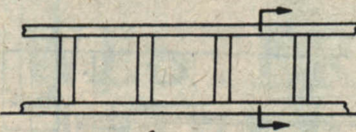
KORBOWÓD cz.6 szt.2.

WIDOK Z DZIOBU

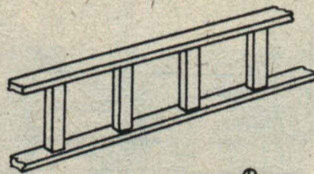
WIDOK Z RUFY

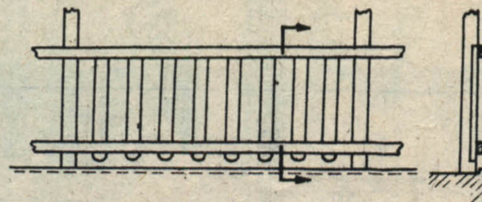
PRZEKRÓJ A-A
Widok w stronę rufy

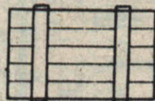
Gdańsk	WESTERN RIVER Tylnokołowiec z Mississippi		
	Podziałka 1:100, 1:50	Opracował J. Centkowski	Rys. 02.67.12
	Data 20.12.1967.	Kreślił Centkowski J.	Arkusz 2/3



BARIERKA GÓRNA

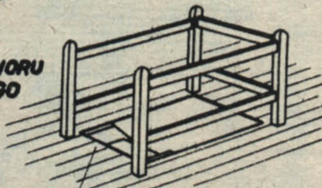








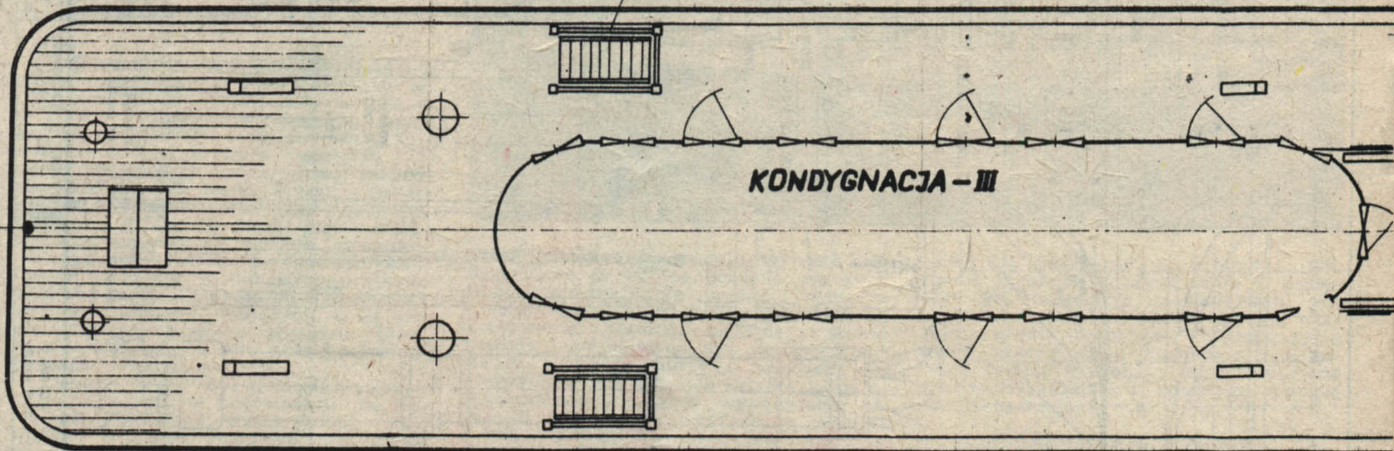
SKRZYNIA NA TOWAR cz.35. szt.2.

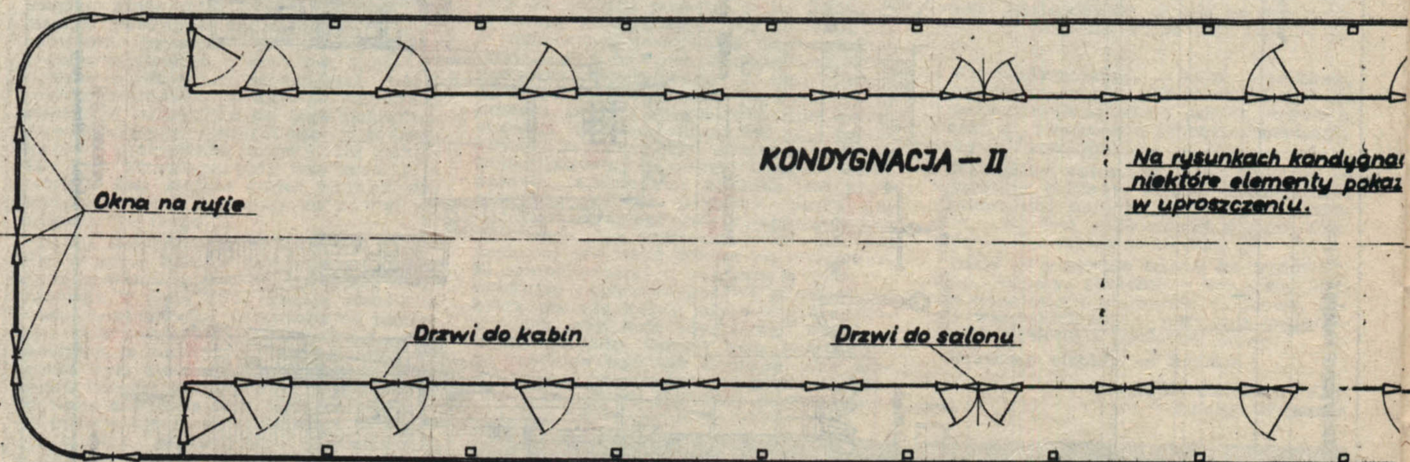


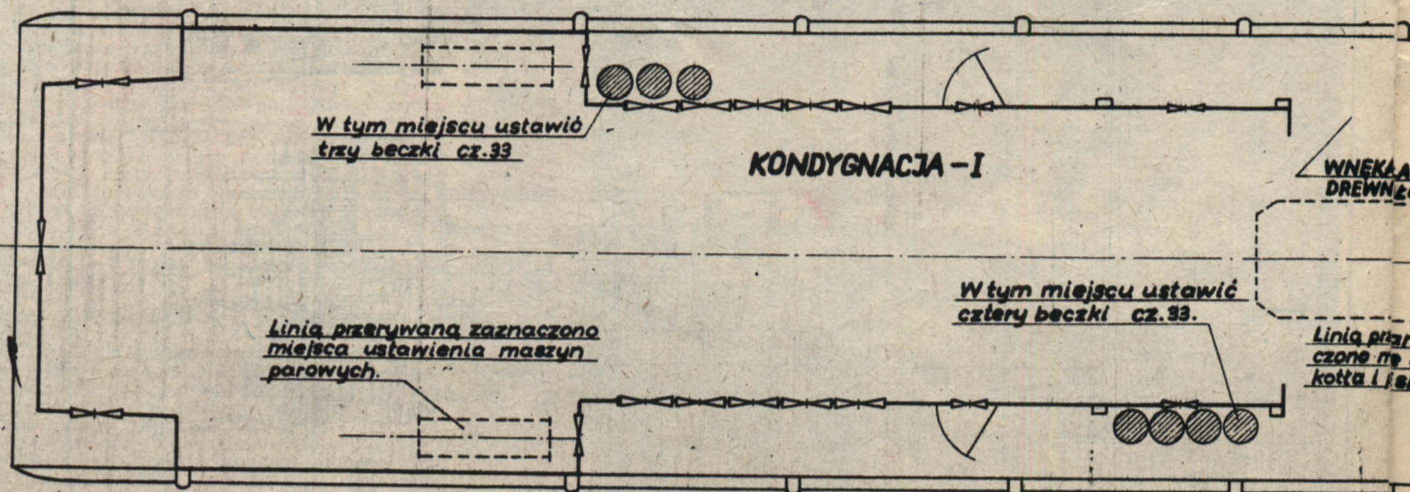
BARIERKA OTWORU ZEJŚCIOWEGO

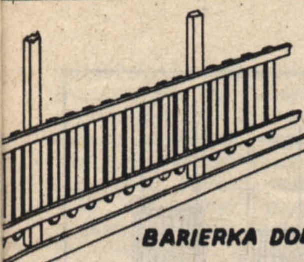
WESTERN RIVER

DESKA Z NAPISEM cz.12. szt.3.



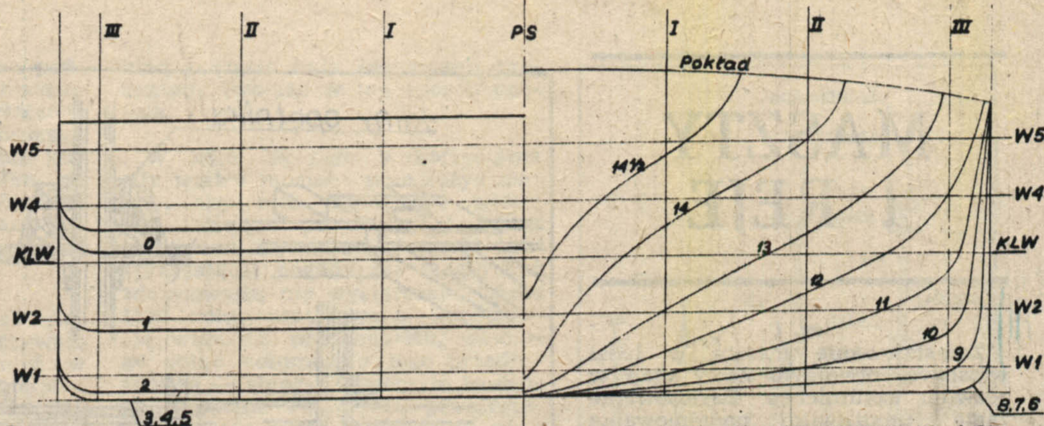




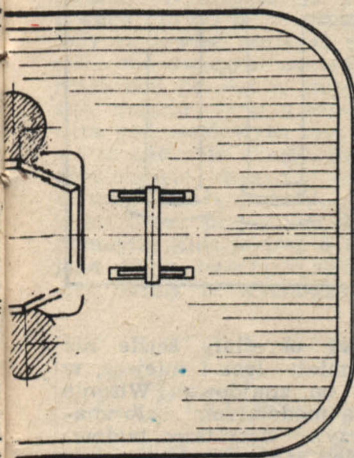


BARIERKA DOLNA

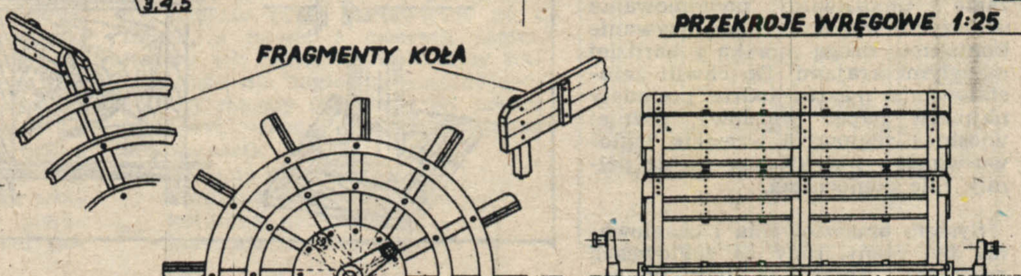
UWAGA: Wszystkie rysunki perspektywiczne wykonano bez zachowania skali.



PRZEKROJE WRĘGOWE 1:25



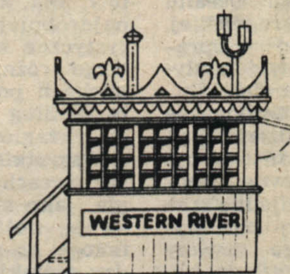
FRAGMENTY KOŁA



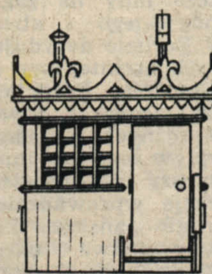
KOŁO ŁOPATKOWE cz.2.



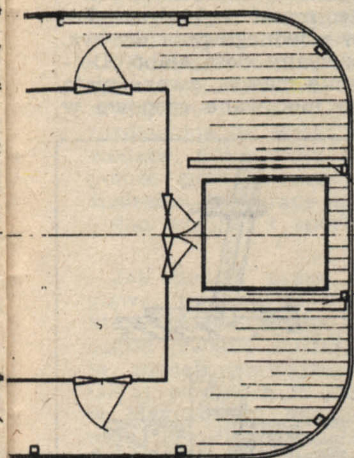
Widok z przodu

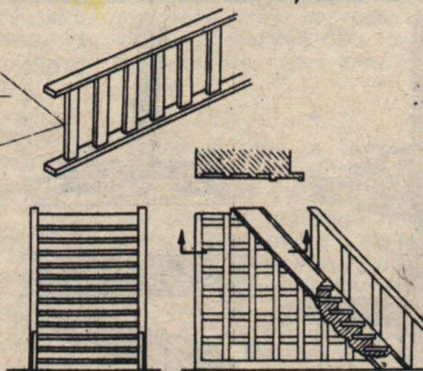


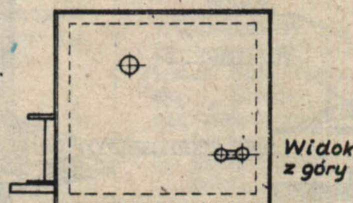
Widok z boku



Widok z tyłu



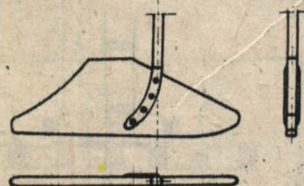




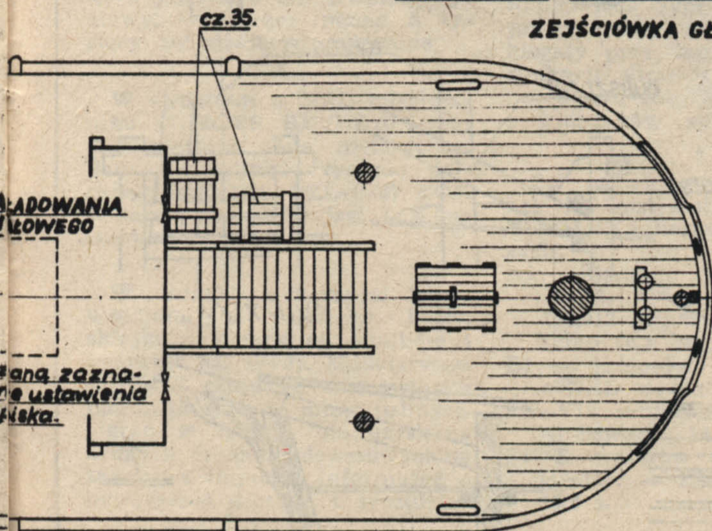
Widok z góry

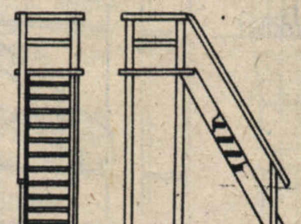
STERÓWKA

ZEJŚCIÓWKA GŁÓWNA cz.3.

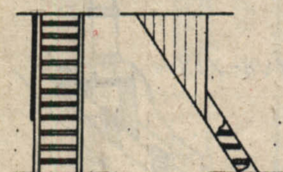


STER cz.5 szt.3





ZEJŚCIÓWKA cz.11. szt.1.



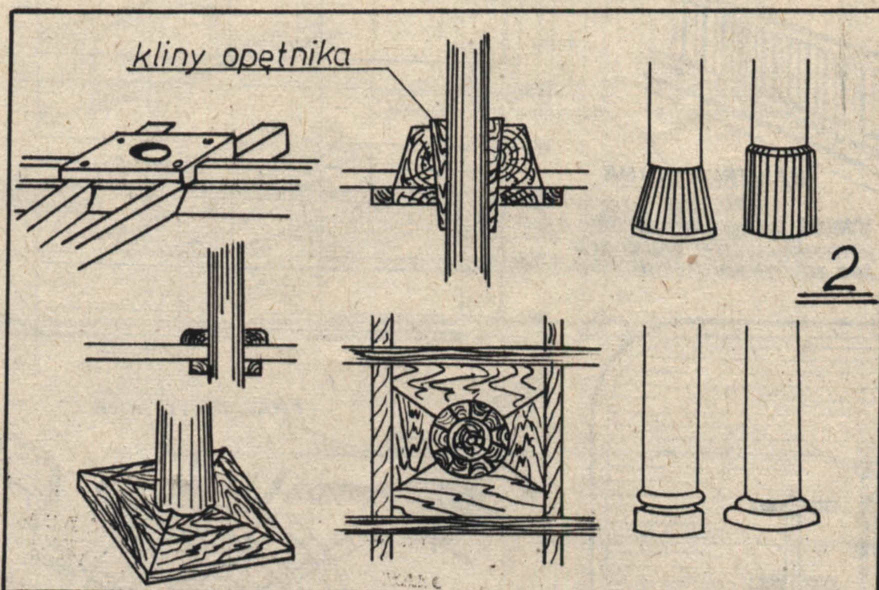
ZEJŚCIÓWKA cz.10. szt.2.

Gdańsk	WESTERN RIVER Tylnokołowiec z Mississippi		
	Podziałka 1:100, 1:50	Opracował. J. Centkowski	Rys. 03.67.12.
	Data 20.12.67	Kreślił. Centkowski J.	Arkusz. 3/3

MASZTY I REJE

cz. I

Zainstalowanie masztu w łodzi wiosłowej otworzyło nowy etap w rozwoju szkutnictwa. Zastosowanie żagla umożliwiło podejmowanie dłuższych wypraw i nawiązywanie kontaktów drogą morską z bardziej odległymi krajami. Do chwili zainstalowania masztu łodzie posiadały najpierw napęd wiosłowy, później wiosłowo-żaglowy i wreszcie żaglowo-wiosłowy, w którym wiosła pełniły rolę pomocniczą.



System omasztowania i ożaglowania był różny, inny na żaglowcach greckich i rzymskich, inny na żaglowcach Polinezji i Indonezji, jeszcze inny na żaglowcach Oceanu Indyjskiego i strefy europejskiej. W Europie decydujący głos w sprawach architektury okrętowej miały: Hiszpania, Francja, Holandia, Dania, Anglia i Szwecja. Oczywiście w różnych momentach dziejowych wpływ tego czy innego państwa był słabszy lub silniejszy, pewne innowacje wprowadzało raz jedno raz drugie państwo. Tworzyły one styl budownictwa okrętowego zwany szkołą (była na przykład szkoła holenderska). Dlatego historyk okrętów, dla którego nie są tajemnicą najdrobniejsze szczegóły charakterystyczne dla budownictwa okrętowego różnych państw w różnych wiekach potrafi ocenić wiek i szkołę, według której został zbudowany dany żaglowiec.

Wszystkie elementy służące na żaglowcach do wykorzystania żagla, jako siły napędowej, otrzymały swoje, dość dziwne nazwy. Terminologia ta stanowi osobny dział wiedzy morskiej, zwany językiem morskim. Nazwy określały ściśle nie tylko przedmioty, lecz i miejsce, w którym się on znajdował. Właśnie te nazwy są modelarzom mało znane. Aby przyjść wszystkim budowniczym modeli żaglowców z pomocą, opracowałem ten artykuł, który w miarę gruntownie przedstawia wszystkie elementy masztów i rei.

Pierwotnie maszt był drzewcem wykonanym z jednego pnia drzewa. Był on mocowany dość słabo. Dolne zakończenie masztu, zwane piętą (stopą), było mocowane czopowo w

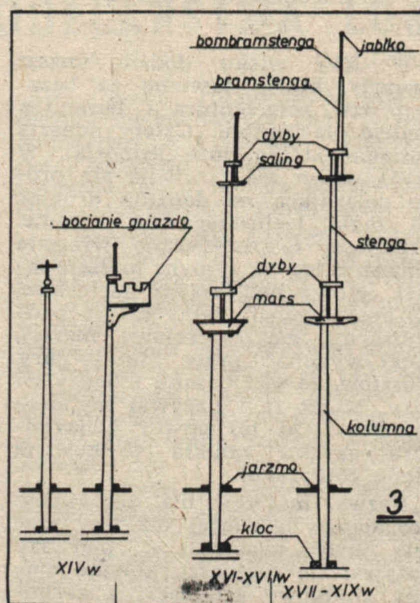
maszt
jarzmo
kloc podmasztowy
do XVI w
fokmaszt
XVII-XIX w
bukszpryt
bukszpryt
fokmaszt
do XV w
XVII-XIX w.
1

gnieździe wykonanym w klocu podmasztowym (gnieździe podmasztowym). Było to drzewce umieszczone bezpośrednio na stępce i dennikach żaglowca w kształcie kloca lub kilku desek tworzących pośrodku otwór dla pięty masztu. Niekiedy gniazdo podmasztowe wykonane było pomiędzy dwoma przyległymi wręgami-dennikami, rys. 1.

Ponad gniazdem na belkach usztywnienia poprzecznego spoczywało jarzmo. Wykonano je również w ławach lub też o nie maszt opierano. Gdy żaglowiec posiadał pokład, jarzmo mocowano do pokładu. Usztywniało ono pokład w miejscu przejścia masztu. Jarzmo wraz z gniazdem podmasztowym mocowały maszt w kadłubie okrętu. Jarzmo było drewnianym klocem z otworem na maszt. Z czasem składało się ono z kilku desek przybitych do pokładu. Pomiędzy kloc jarzma a maszt wbijano kliny tworzące zwarty pierścień. Kliny te wychodziły nad pokład i często były obszywane brezentem, tworząc w ten sposób opętnik, rys. 2.

W celu lepszego wykorzystania siły wiatru musiano przedłużyć maszty, aby móc zamocować więcej rei. Drzewce przedłużające maszt mocowane na stałe i w razie niesprzyjającej pogody nie mogło być zdejmowane, nie wystarczało. Około 1570 roku zastosowano konstrukcję wiązania pnia masztu, zwanego odtąd kolumną, z jego przedłużeniem — stengą. Otworzyło to drogę dalszemu rozwojowi przedłużenia masztu przez zestawienie go z trzech, a nawet z czterech części. Nazwy ich licząc od dołu były następujące dla żaglowca posiadającego trzy maszty (pierwszy od dziobu fokmaszt, drugi grotmaszt, trzeci bezanmaszt).

— kolumna masztu
  kolumna fokmasztu
  kolumna grotmasztu
  kolumna bezanmasztu

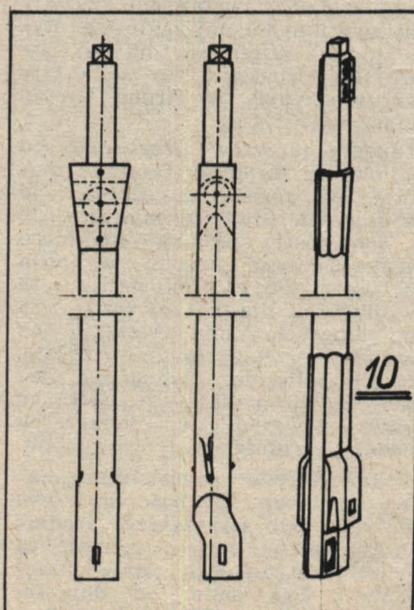


— stenga
  fokstenga
  grotstenga
  bezanstenga
— bramstenga
  fokbramstenga
  grotbramstenga
  bezanbramstenga
— bombramstenga
  fokbombramstenga
  grotbombramstenga
  bezanbombramstenga

Górne zakończenie masztów, wierzchołków, zwane są topami. Całość była łączona przez dyby i marsy, rys. 3 i 10.

Zwiększyły się nie tylko wymiary masztów, ale także ich liczba, która była różna. Wahała się od 1 do 7. Maszty licząc od przodu noszą następujące nazwy:
— fokmaszt
— grotmaszt
— bezanmaszt (stermaszt)

ciąg dalszy na str. 24



Z kraju i ze świata

Zgodnie z wnioskami Komisji Sportowej i Kolegium Sędziów Modelarstwa Zarząd Główny LOK wydał nowe druki ewidencyjne instruktorów i sędziów modelarstwa. Zostały one już rozdzielone do wszystkich województw, gdzie mają służyć jako pomoc przy ewidencjonowaniu i śledzeniu ich pracy szkoleniowej organizacyjnej i sportowej.

*

Jak podała prasa NRD, wystawę dorobku modelarzy GST, która była zorganizowana w czasie trwania mistrzostw świata modeli pływających NAVIGA'81 w dniach 17—23. 8. 1981 r. w Magdeburgu, zwiedziło 32 000 osób (licząc tylko liczbę sprzedanych biletów wstępu). Trzeba przyznać, że imponujący to rekord jak na 6 dni trwania wystawy, wynoszący ponad 5 tysięcy zwiedzających dziennie.

*

W wydanym w NRD miesięczniku FLIEGER REVUE nr 9/1981 zamieszczono dane historyczne, dane techniczne i rysunki polskiego samolotu PZL-P-37 ŁOŚ. Autorem rysunków jest J. Künzelmann.

*

W związku z licznymi interwencjami o przydział balsy, sklejki modelarskiej, silników i aparatur RC Wydz. Modelarstwa ZG LOK czuje się w obowiązku poinformować, że mimo usilnych starań w 1981 r. nie uzyskano żadnych środków dewizowych na zakupy z importu. Informując o powyższym prosimy o zrozumienie istniejącej sytuacji i szukanie rozwiązań poprzez materiały zastępcze.

*

W związku z licznymi telefonami w sprawie nabycia serii znaczków pocztowych o tematyce modelarskiej (razem 6 sztuk, o łącznej wartości nominalnej 24,20 zł) informujemy, że jedyna możliwość zdobycia pełnych kompletów istnieje w sklepach filatelistycznych, gdyż, jak sami stwierdziliśmy, w różnych urzędach pocztowych w sprzedaży spotyka się tylko znaczki po 1,2 i 2,50 zł.

*

Jak wynika z szczegółowych podliczeń uczestników w mistrzostwach świata modeli pływających z napędem mechanicznym, które odbyły się 17—23. 8. 81 r. w Magdeburgu w NRD, brało udział 329 zawodników z 17 państw. Na mistrzostwach tych ustanowiono aż 15 nowych rekordów świata, co jest liczbą imponującą, tym bardziej że, jak już pisaliśmy, mistrzostwa przebiegały przy bardzo złych warunkach atmosferycznych (zimno, deszcz ciągły i silne wiatry z kierunków zmiennych).

*

Do największych niespodzianek na mistrzostwach NAVIGA '81 należy zaliczyć wyniki w klasach:

A2 Władimir Smolników — ZSRR, który uzyskał wynik 173,913 km/h przy głośności tylko 76,2 decybeli,

B1 — juniorów Jörg Marschall z NRD wynik 193,548 km/h

F1—V15 seniorów Peter Ingloff — Szwecja, 14,0 s.

F1—E seniorów Gennadi Kaliastratow — ZSRR, z wynikiem 16,2 s.

dokończenie ze str. 23

W XVI wieku dodano maszt czwarty, który stawiano za bezanem, tzw. bonaventura — bezanu z żaglem łacińskim. Cztery maszty posiadały tylko duże jednostki. W XVII wieku nie powiodła się próba polegająca na dodaniu drugiego żagla łacińskiego na bezanie. Trudności te rozwiązano wreszcie umieszczając na tylnym maszcie żagiel rejowy nad żaglem łacińskim. W konsekwencji tylny maszt podwyższony, mający rejowy marsel, mógł wykonać pracę starej pary masztów, to jest bezanu i bonaventury. Maszt taki nazywał się stermasztem. Od tej chwili bonaventura szybko zanikła (całkowicie około 1640 roku).

Nazwy masztów dla żaglowców posiadających więcej niż trzy maszty były następujące: pierwszy nazywał się fokmaszt, kolejne maszty środkowe grotmaszt z zachowaniem kolejnej numeracji biegnącej w kierunku rufy, ostatni bezanmaszt. Na żaglowcach siedmiomasztowych XIX i XX wieku nosiły czasami nazwy dni tygodnia.

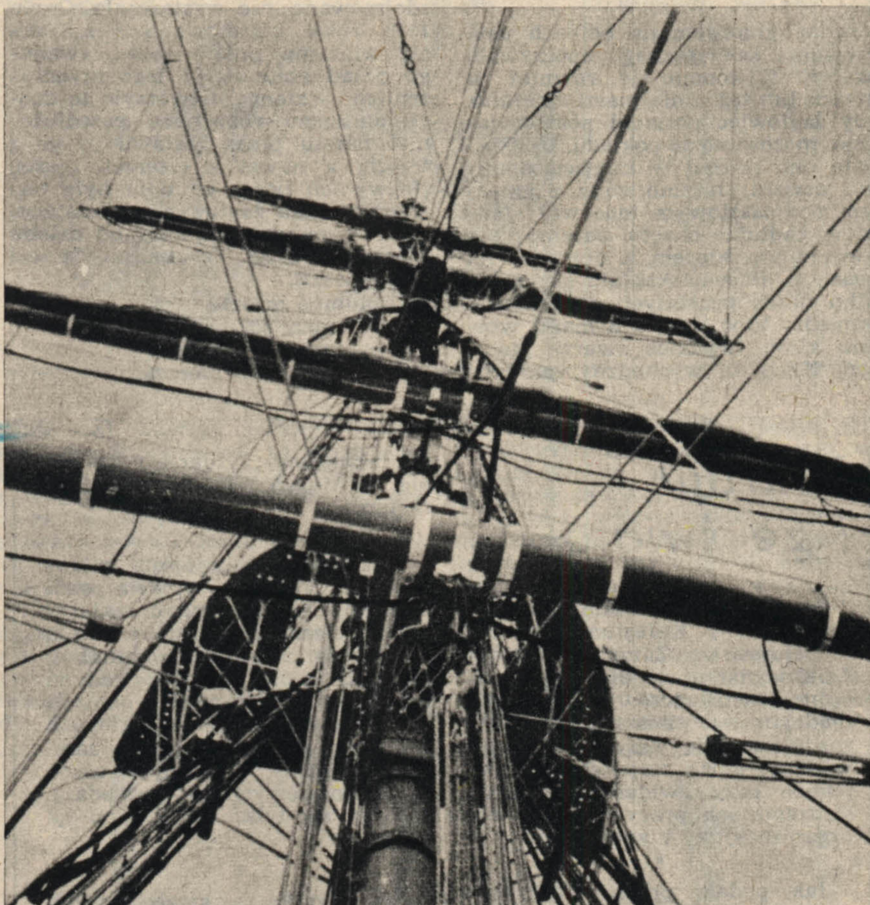
Maszty na żaglowcach były ustawiane według bardzo ścisłej reguły. Dokładnie było obliczone rozstawienie masztów, środek ciężkości całej konstrukcji i skomplikowanego układu żagli. Żaglowce zazwyczaj dzielono na 5 1/2 części. Licząc od rufy, ustawiano w pierwszej części bezanmaszt, w trzeciej grotmaszt i w piątej części fokmaszt. Ponadto ustawiano je pod odpowiednimi kątami. Mierzono je od wysokości stępki do drugiej krawędzi górnego pokładu. Grotmaszt stawiano najczęściej pionowo. Nachylenie jego wynosiło przeciętnie od 85 do 90 stopni w stronę rufy. Fokmaszt był pochylony w stronę rufy, jak i w stronę dziobu. Nachylenie jego wynosiło od 85 do 94 stopni. Bezanmaszt był masztem najbardziej pochylonym w stronę rufy. Kąt jego nachylenia wynosił przeciętnie od 83 do 86 stopni. Maszty ustawiono zazwyczaj w osi podłużnej żaglowca. Były jednak odstępstwa od tej zasady. Na dżonkach maszty często przesunięte były w stronę lewego nadburcia.

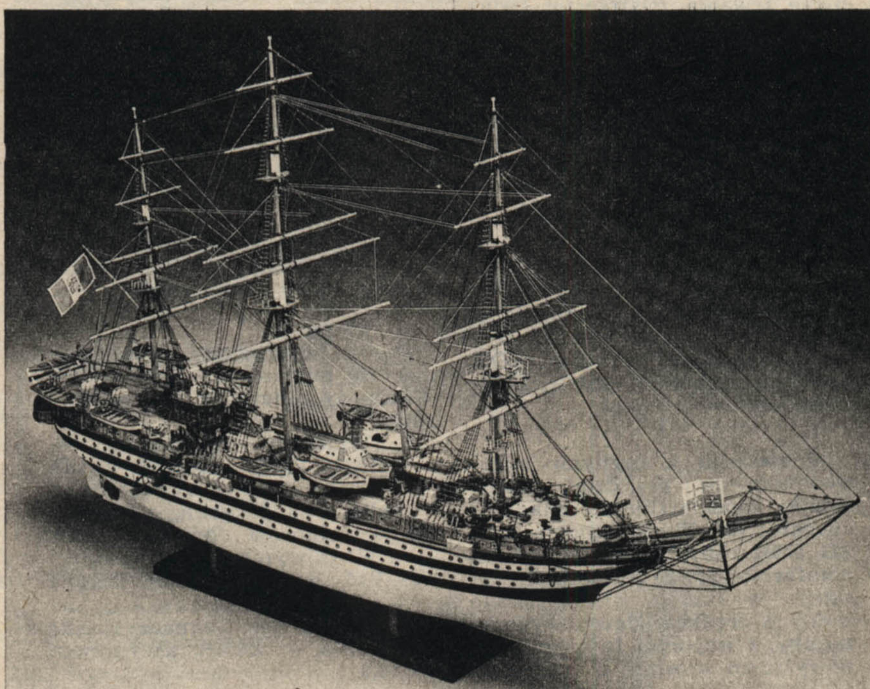
Długość masztów liczyło się od opętnika aż do topu. Grubość masztów była ściśle uzależniona od ich długości. Średnicę mierzyło się na wysokości opętnika lub nieco wyżej. Grubość masztu wynosiła dla grotmasztu i fokmasztu 1/36 ich długości, dla bezanmasztu 1/53 jego długości. Linia zwężania się masztów przebiegała nie prosto, lecz parabolicznie. Dlatego też niektóre źródła podają, że średnicę masztu powinno się mierzyć w pewnej odległości nad opętnikiem.

Zakończenie kolumny i stengi nazywa się topem. Grubość topu wynosi 0,75 jego największej średnicy. Dla pięty masztu grubość ta wynosiła 0,66 jego największej średnicy. Tak samo od długości masztu uzależniona była długość topu, która wynosiła od 1/6 do 1/9 ogólnej długości masztu. W identyczny sposób obliczano dane dla steng i bramsteng. Na podstawie powyższych liczb modelarze mogą zorientować się, że ustawienie masztów, ich pochylenie, długość i grubość oraz zwężenie się nie były przypadkowe. Obliczenia te były bardzo dokładne. Tutaj podana była ich tylko część. Trochę dokładniej przedstawię obliczenia rei.

W następnym numerze przedstawimy budowę poszczególnych fragmentów masztu.

CEZARY CIESIELSKI





Z OBRAD CENTRALNEJ KOMISJI MODELARSTWA LOK

W dniu 12 listopada 1981 r. odbyło się w siedzibie Zarządu Głównego LOK kolejne posiedzenie najwyższego organu społecznego modelarstwa naszej organizacji, pod przewodnictwem mgr. Leszka Kociurskiego — wicekuratora Okręgu Szkolnego i Oświaty w Bydgoszczy.

W pierwszym punkcie dokonano oceny przebiegu imprez modelarskich LOK przeprowadzonych w 1981 r. Pozytywnie oceniono fakt, że mimo dużych trudności organizacyjnych plan imprez modelarskich LOK, ogłoszony m.in. w „Modelarzu" nr 2/1981 został zrealizowany w 100%, z nieznacznymi odchyleniami terminów tylko trzech zawodów centralnych. Nie było też większych zastrzeżeń do dyscypliny na zawodach. Natomiast negatywnie oceniono uzyskiwane wyniki sportowe, wynikające jak to stwierdzono głównie z braku dostatecznej ilości treningów i praktyki zawodniczej; nadal spotykany brak prawidłowego oznaczania modeli (głównie swobodnie latających), posiadania i noszenia numerów startowych, niewychowawczych praktyk niektórych instruktorów polegających na podmianach modeli, które to uwagi postanowiono omówić na naradzie kierowników Wojewódzkich Ośrodków Modelarstwa LOK.

Wśród negatywnych ocen znalazły się sprawy niedostatecznego przygotowania organizacyjno-propagandowego wielu imprez strefowych i centralnych przez Zarządy Wojewódzkie LOK, braku zaangażowania innych pionów w załatwianiu spraw transportowych, organizacyjnych, a szczególnie propagandowych, niedostatecznego zainteresowania popularyzacją tych imprez przez aparat kierowniczy ZW LOK, ten etatowy jak i społeczny. Stąd wnioski, aby przed każdą tego rodzaju imprezą w roku przyszłym ZG LOK stawiał organizatorom konkretne zadania wynikające z opracowanych wcześniej wytycznych zawartych w broszurce pt. „Organizacja i wyposażenie imprez modelarskich LOK". Na zakończenie dyskusji nad tym punktem postanowiono zalecić ZW LOK wciąganie do pracy społecznej nowych, młodych działaczy społecznych naszej organizacji, gdyż opieranie się tylko na starszych wiekiem organizatorach, sędziach i instruktorach może spowodować powstanie luki w szeregach aktywu w najbliższych latach.

Dla uhonorowania najbardziej aktywnych działaczy sportu modelarskiego LOK ma się odbyć z nimi spotkanie kierownictwa ZG LOK, połączone w miarę możności z odpowiednimi wyróżnieniami.

W drugim punkcie omawiano przygotowane przez członków Komisji Sportowej podsumowanie współzawodnictwa sportowego między województwami za 1981 r. Temat ten, po konsultacji z kierownikami Wojewódzkich Ośrodków Modelarstwa, dla konfrontacji z ich obliczeniami, będzie omówiony oddzielnie. Już obecnie możemy jednak przedstawić dwie ważne sprawy zasługujące na uwagę z dyskusji nad tym punktem. Mianowicie, że Komisja Sportowa po raz pierwszy zadała sobie trud obliczenia, ilu zawodników z danego województwa pracowało i zapracowało na sumę uzyskanych punktów. Dane są w wielu przypadkach szokujące, wskazujące, że źle się dzieje z masowym sportem modelarskim, gdyż wspomniane punkty w wielu województwach wywalcza tylko kilku, a w najlepszym wypadku tylko kilkunastu zawodników z 2—4 modelarni. A co z przedstawicielami innych modelarni? Uwidaczniają się w tym skutki braku organizacji zawodów wojewódzkich w wielu dyscyplinach i wygodnym bazowaniu na 2—3 „stajniach wyścigowych" opartych zresztą o silne zaplecze Pałaców Młodzieżowych, MDK lub modelarni Zakładowych Domów Kultury.

Drugi z ważnych punktów tej dyskusji to znaczny spadek punktowy niektórych województw, zaliczanych dawniej do grupy lepszych w sporcie modelarskim jak np. Warszawy o 6 miejsc ze stratą 2560 pkt., Skierniewic o 15 miejsc ze stratą 1120 pkt., Kielc o 10 miejsc i Jeleniej Góry o 13 miejsc, ze stratą powyżej 1000 pkt. Szerzej do tego tematu powrócimy w jednym z następnych numerów.

W następnym punkcie wysłuchano informacji o pracy Komisji Sportowej, którą przedstawił jej przewodniczący kol. Kazimierz Dzięcielski z Wejherowa i działalności Kolegium Sędziów Modelarstwa LOK, prezentowaną przez przewodniczącego kol. Bogdana Gabrysiaka z Warszawy.

Z ważniejszych spraw i pracy tych organów społecznych LOK należy wymienić:

— opracowanie i przyjęcie „Regulaminu nadawania uprawnień dla Sędziów Modelarstwa LOK i pracy Kolegium Sędziów Modelarstwa LOK", który to dokument ma być odbity i rozesłany do ogniw terenowych LOK,

— potrzeby uaktualnienia składu tych organów w oparciu o stopień zaangażowania, dotychczasowy wkład pracy i inicjatywę aktywu modelarskiego oraz wynikających z bieżących potrzeb rozwijającego się sportu modelarskiego (stąd rezygnacja z udziału w pracach Komisji Sportowej Sylwestra Kujawy z Poznania, Jerzego Olejnika z Katowic i Andrzeja Michalskiego z Warszawy i powołanie do jej składu, zgodnie z wnioskami uczestników ostatnich mistrzostw Polski modeli samochodów zdalnie kierowanych, kol. Piotra Szałapaka z Krakowa i Edwarda Przeperskiego z Torunia). (Natomiast zmiany w Kolegium Sędziów nastąpią po wcześniejszym uzgodnieniu dalszej przynależności niektórych z dotychczasowych członków oraz powołania nowych, zaproponowanych na tym zebraniu),

— zalecenie rozszerzania składu sędziów modelarstwa w każdym województwie, aby uniknąć konieczności ściągania sędziów z innych województw np. sędziów startowych, chronometrażystów, funkcyjnych itp.

— zalecenie pod adresem Działu Modelarskiego ZG LOK, aby przed każdą imprezą centralną kontrolowano stan przygotowań do jej przeprowadzenia, by ułatwić późniejszą pracę zespołu sędziowskiego (gdyż zdarza się, że przybyli na zawody sędziowie sami muszą przygotowywać stanowiska startowe, co nie powinno mieć więcej miejsca w przyszłości,

— potrzeb prowadzenia i stałego uaktualniania ewidencji pracy sędziów, podnoszenia ich kwalifikacji i powierzania im różnych i wyższych funkcji sędziowskich.

Na zakończenie obrad rozpatrywano sprawę koncepcji dalszego rozwoju sportu modelarskiego w LOK i przygotowanego przez zespół roboczy w składzie kol. Bogdan Gabrysiak i mgr. Stanisław Jaworowski konspektu „Raportu o stanie modelarstwa" z uwzględnieniem aktualnej i przewidywanej sytuacji dalszego rozwoju modelarstwa, zarówno w naszej organizacji jak i w ogóle w kraju.

Ten temat wywołał najobszerniejszą dyskusję i ścieranie się różnych poglądów, szczególnie w odniesieniu do sprawy projektowanego „Raportu", czy ma on dotyczyć tylko spraw modelarstwa LOK, czy w aspekcie ogólnokrajowym. Zastanawiano się przy tym, czy głównym kryterium oceny sportu danej dyscypliny modelarstwa ma być tylko ilość uzyskiwanych medali na zawodach międzynarodowych, liczebność uczestników zawodów w danej dyscyplinie, perspektywy jej dalszego rozwoju; zaniku tak ważnego odcinka działalności modelarskiej jak konkursy i wystawy prac modelarskich, problemami dalszego finansowania działalności modelarskiej i wiele innych tematów. Dyskusji nad tym tematem nie zakończono. Postanowiono kontynuować ją w zespole roboczym, w skład którego wejdą przedstawiciele ZG LOK, Centralnej Komisji Modelarstwa LOK, Aeroklubu PRL, Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Kwatery Głównej ZHP.

W sprawach różnych rozpatrywano tylko jeden wniosek przedłożony przez Wojewódzką Komisję Modelarską LOK w Piotrkowie Tryb. o nadanie uprawnień sędziego modelarstwa kołowego i okrętowego klasy I Wacławowi Zięcinie z Tomaszowa Mazowieckiego. Zgodnie z opinią Kolegium Sędziów LOK przedłożony wniosek akceptowano bez zastrzeżeń.

Sekretarz Centralnej Komisji
Modelarstwa ZG LOK
JAN MARCZAK

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI KOŁOWYCH ZDALNIE STEROWANYCH KLAS RC V1 I RC V2

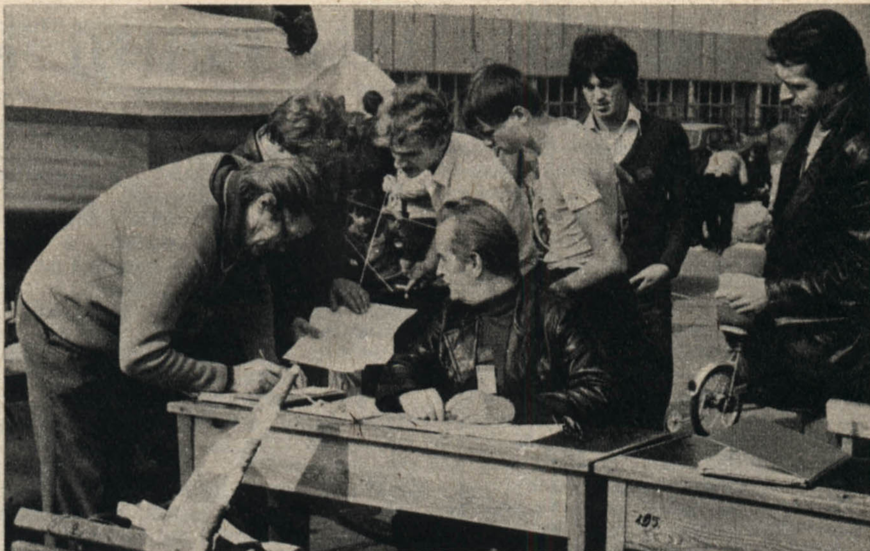
TORUŃ 26-27.09.1981 R.

Pracowity sezon sportowy w modelarstwie samochodowym mamy już za sobą. Nie chcę wyręczać działu modelarstwa, który niewątpliwie zechce go podsumować. Osobiście sądzę, że podsumowanie takie jest niezbędne. Nie brakowało w tym sezonie różnego rodzaju potknięć i nieprawidłowości, które należy wyeliminować w przyszłości. Przeżyły się również pewne formy organizacyjne, które hamują dalszy rozwój wielu dyscyplin i modelarskiej twórczości wystawienniczej.

W odbytym z okazji tej imprezy spotkaniu modelarzy reprezentujących klasy wyścigowe w modelarstwie samochodowym w Toruniu nie skąpiono wielu krytycznych uwag pod adresem bez mała wszystkich profesjonalnych i społecznych ciał i instancji modelarskich. Sądzę, że staną się one tzn. te uwagi istotnym przyczynkiem do przygotowania nowej, realnej koncepcji modelarstwa samochodowego adekwatnej do jego rozwoju, aktualnej sytuacji finansowej oraz wynikających z tego potrzeb i możliwości.



Ryszard Buraczyński to znany zawodnik i konstruktor modeli. W każdym z prezentowanych na zawodach modeli prezentuje on ciekawe rozwiązania konstrukcyjne i usprawnienia.



Komisja sędziowska na zawodoch to ich główny reżyser i realizator. Wielogodzinna praca tych ludzi wymaga ciągle pilnej uwagi i skupienia. Na zdjęciu sędziowie I klasy Aleksander Cygański z Gdańska i Kazimierz Kowalcze z Elbląga.

Startujący na tych zawodach sportowcy reprezentowali 14 ośrodków modelarstwa w kraju. Wśród nich zawodnicy województw: gdańskiego, krakowskiego, legnickiego, łódzkiego, nowosądeckiego, opolskiego, poznańskiego, rzeszowskiego, szczecińskiego, tarnobrzeskiego, toruńskiego, warszawskiego, wrocławskiego i zamojskiego.

Dość sprawna organizacja zawodów oraz dobra pogoda rozładowały na czas zawodów wszystkie ujemne potencjały jakie nagromadziły się jak chmury w czasie tego i poprzednich sezonów. Przystąpiono więc zgodnie z programem do zaciętej jak zawsze w tym gronie walki o tytuły najlepszych.

Jak zawsze tak i na tych zawodach walczyła z widocznymi efektami grupa przodujących zawodników. Godnie sekundowali im w tym pozostali walcząc ostro o punkty tak przecież cenne w realizowanym corocznie współzawodnictwie pomiędzy województwami.

Trzyetapowa walka jaką toczy się w tych konkurencjach ma w treściach swoich z góry zakodowane emocje. Dlatego też dyscypliny RC V1 i RC V2 nazywane są najbardziej widowiskowymi. Zawodom tym towarzyszy zawsze wdzięczna, pełna i chałaśliwa widownia.

Już pierwszy etap, a więc biegi eliminacyjne stanowią dla wielu zawodników szczebel nie do pokonania. Dla najlepszych efekty tych biegów decydują już o zakwalifikowaniu się do ścisłego finału.

W klasie RC V1, zgodnie z przepisami sportowymi, zakwalifikowało się po biegach eliminacyjnych do finału 4 zawodników. A więc Władysław Dudzewicz i Ryszard Kozakiewicz obaj ze Szczecina oraz Piotr Szałapak z Krakowa i Krzysztof Bereś z Nowego Sącza.

Po 15-minutowym biegu półfinałowym do grupy finalistów dołączyli Sławomir Buraczyński z Gdańska (32 okrążenia) i Zbigniew Lazar z Opola (33 okrążenia).

Finał, w którym wystartowała cała szóstka rozstrzygnął miejsca, punkty, medale i najbardziej liczące się w tej grze tytuły mistrzowskie.

Po 30-minutowym biegu wszystkie te sprawy były już wiadome.

W tym krótkim reportażu nie można oddać tych emocji, wrażeń, oraz osobistych sukcesów i dramatów sportowych jakie przeżywają zawodnicy oraz towarzyszący im mechanicy. Tego się nie da oddać piórem. Aby to zrozumieć trzeba to przeżyć uczestnicząc w takich właśnie zawodach.

W klasie RCV1 tytuły mistrzowskie '81 zdobyli tym razem:

1.	Władysław Dudzewicz	ZW LOK Szczecin WOM LOK	wynikiem	80 okrążeń 8,8 sek.
2	Piotr Szałapak	ZW LOK Kraków WOM LOK	wynikiem	77 okrążeń 16 sek.
3.	Ryszard Kozakiewicz	ZW LOK Szczecin Pałac Mł. Szczecin	wynikiem	70 okrążeń 5,2 sek.

Swoisty dramat w trakcie biegu finałowego w klasie RCV2 przeżył zawodnik ekipy szczecińskiej Marek Zieliński. Po prostu nie udało się mu uruchomić modelu uszkodzonego w czasie biegów kontrolnych na torze.

Po trzydziestu minutach gorącej sportowej walki, przy dopingu licznie zgromadzonej publiczności, wpadają kolejno na metę modele Władysława Dudzewicza, Piotra Szałapaka, Ryszarda Buraczyńskiego, Zbigniewa Lazara i Jerzego Matuszaka.

Bieg ten zakończył walki w klasie RCV2 oraz związane z tym emocje Mistrzostw Polski '81.

Szybkie obliczanie punktów oraz lokat przez Komisję Sędziowską i na podium dla zwycięzców stanęli tym razem:

1.	Władysław Dudzewicz	ZW LOK Szczecin WOM LOK	uzyskując	79 okrążeń 0 sek.
2.	Piotr Szałapak	ZW LOK Kraków WOM LOK	uzyskując	76 okrążeń 14,4 sek.
3.	Ryszard Buraczyński	ZW LOK Gdańsk WOM LOK	uzyskując	64 okrążenia 13,8 sek.

Zawodnikom tym przyznane zostały również tytuły mistrzów Polski '81 w klasie RC V2.

System zawodów strefowych oraz samych mistrzostw Polski pozwolił nam i tym razem wyeliminować nowych mistrzów Polski. W tym miejscu nasuwa się jednak pytanie w jakiej relacji nasza rodzima klasa mistrzowska pozostaje w stosunku do podobnych mistrzów chociażby w krajach socjalistycznych.

Z komunikatów otrzymywanych przez nas z zawodów rozgrywanych za granicą wynika, że uczestniczący w nich nasi zawodnicy (z małymi wyjątkami) „nie załapują się" na tych najlepszych, liczących się miejscach.

Coś w tym na pewno jest.

Na ostatnim posiedzeniu Podkomisji Sportowej wniesione zostały przez zawodników do rozpatrzenia pewne postulaty dotyczące organizacji zawodów oraz zmian regulaminu zawodów i przepisów sportowych dla klas RC V1 i RC V2. Główne z nich dotyczą organizacji samych zawodów i zmian w systemie zasad kwalifikowania się przez zawodników do rozgrywek o tytuły mistrzów Polski.

Uważam, że to nie wszystko.

Musimy również poczynić niezbędne kroki na odcinku poprawy formy wielu zawodników. Zaledwie rok lub dwa dzieli nas od czasu kiedy zorganizowane zostaną pierwsze dla tych klas mistrzostwa Europy.

Już dzisiaj musimy się zastanowić czy aktualny stan naszego sprzętu oraz bardzo zmienna forma sportowa wielu naszych czołowych zawodników pozwoli nam na wzięcie udziału w tej wysokiej rangi imprezie sportowej.

Już dzisiaj musimy zastanowić się czy nasz ewentualny udział już w założeniu ma postawić nas na pozycji przegranych.

Wiem, że nie są to sprawy łatwe. Nie wolno nam jednak o nich milczeć w czasie kiedy istnieją jeszcze realne szanse typowania i przygotowania składu ekip na takie właśnie zawody.

Sądzę, że nie można już, jeżeli chcemy zajmować się sportem, liczyć na często przypadkowe, samoobsługujące i samozaopatrujące się gwiazdy sezonu. Trzeba pamiętać, że planowane efekty wymagają dziś już wyczynowego sprzętu i intensywnych treningów dla zawodników.

Już dzisiaj musimy myśleć, tak organizatorzy jak i zawodnicy co możemy w tym zakresie zaproponować i zaprezentować w przyszłym sezonie sportowym.

Sądzę, że z przywileju prowadzenia sportów techniczno-obronnych przez naszą organizację wynikają również nie mniej prestiżowe obowiązki w stosunku do zawodników.

Jest w kraju wielu zawodników, którzy swoim stosunkiem do sportu, reprezentowaną formą oraz aktywnością wykazali, że stać ich jest być dobrymi liczącymi się nie tylko w kraju sportowcami. Trzeba jednak udzielić im efektywnej pomocy niezbędnej dla pokonania bariery sprzętowej. Dziś chyba, jak nigdy przedtem musimy również pomyśleć o instytucji trenera dla kadry. Bez rozstrzygnięcia tego problemu stanowić będziemy zawsze w konfrontacjach zagranicznych tło dla zwycięzców reprezentujących inne kraje.

Zawody typu mistrzostw Polski są również okazją do wyłonienia drużynowych zwycięzców.

Bezkonkurencyjna jazda Władysława Dudzewicza wraz z mechanikiem Januszem Zdanowiczem oraz aktywność pozostałych zawodników ekipy szczecińskiej przyczyniły się do zdobycia przez nich 235 punktów i pierwszego miejsca premiowanego jak zawsze od lat okazałym pucharem Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju. Drugie miejsce przypadło tym razem zawodnikom ekipy gdańskiej, którzy zdobyli na tych zawodach 205 punktów.

Decydującą wartość potrzebną dla zdobycia trzeciego zespołowego miejsca przez ekipę krakowską miały punkty zdobyte przez Piotra Szałapaka, podwójnego srebrnego medalistę oraz posiadacza po tych zawodach tytułów wicemistrza Polski '81 w klasach RC V1 I RC V2. Również drugie i trzecie miejsce zespołowe uhonorowane zostały przez organizatorów pucharami ZG LOK. Wzbogacą one zapewnie ekspozycje trofeów w wojewódzkich, branżowych klubach sportowych.

Swoje refleksje z zawodów kończę sekwencją na temat stanu wyposażenia w tej dziedzinie sportów. Jest on opłakany. Nieliczni „dewizowi" zawodnicy startują na własnym, liczącym się sprzęcie technicznym. Zdecydowana większość zawodników poza wielką pasją, dużą wiedzą techniczną i aktywnością wnosi jednak na tor „graty" rozpadające się często w czasie jazdy lub siejące detale w czasie biegów.

Taki stan to nie tylko obiektywne trudności sprzętowe. Jest w tym również trochę abnegacji i niechlujstwa wynikającego z braku nadzoru.

Tak czy inaczej musimy stwiedzić, że w dyscyplinach sportowych modelarstwa samochodowego, pomimo liczących się na pewno efektów, jest jeszcze wiele do zrobienia. Im szybciej to zrobimy, tym chyba lepiej dla sprawy.

B. GABRYSIAK



Chyba powinno być już dobrze. Z takim lub podobnym stwierdzeniem zwraca się na pewno zawodnik ekipy gdańskiej Lech Pepliński do swego mechanika Jerzego Pfeifera.

Fot. B. Gabrysiak

NOWE REKORDY

W dniach 1—2.08.1981 r. w Mińsku (ZSRR) zorganizowano w tym roku Mistrzostwa Europy dla samochodowych modeli prędkościowych. Nowy tor oraz wyjątkowo dobre warunki atmosferyczne spowodowały istną lawinę rekordów.

Na tej imprezie rekordy pobite zostały jedenastokrotnie. A więc:

w klasie 1,5 cm³

1.8. Laszko Szülzs (Węgry) 221,674 km/h
2.8. Anton Mladenov (Bułgaria) 221,948 km/h

w klasie 2,5 cm³

1.8. Georg Fauch (Szwajcaria) 246,238 km/h
1.8. Wiaczesław Kuplanow (ZSRR) 254,957 km/h
1.8. Władymir Dorfmann (ZSRR) 260,869 km/h

w klasie 5,0 cm³

1.8. Siergiej Solditor (ZSRR) 263,543 km/h
1.8. Marin Nedelcsev (Bułgaria) 264,705 km/h
2.8. Peter Sawczen (Bułgaria) 267,459 km/h

w klasie 10,0 cm³

1.8. Celestin Duran (Francja) 301,507 km/h
1.8. Guahiero Picco (Włochy) 303,541 km/h
2.8. Celestin Duran (Francja) 308,747 km/h

Aktualnie obowiązujące rekordy zostały w tekście podkreślone.

ZGROMADZENIE GENERALNE NAVIGA

Zgodnie z planem na 1981 r. Zgromadzenie Generalne NAVIGA odbyło się po mistrzostwach świata modeli pływających w Magdeburgu w NRD. Jest to najwyższe forum Międzynarodowego Związku Modelarzy Okrętowych, na którym zapadają najważniejsze decyzje i podejmuje się uchwały obowiązujące na najbliższe lata. Jest przy tym wiele spraw proceduralnych, które nie będą interesować ogółu naszych czytelników. Jest natomiast jednak wiele spraw organizacyjnych i czysto sportowych leżących w gestii zainteresowania każdego zawodnika zajmującego się czynnie sportem modelarskim. Uwzględniając to postaram się przedstawić podjęte decyzje i uchwały oraz najważniejsze wątki dyskusji, w których brałem udział razem z kolegą Ireneuszem Sznitterem z Warszawy.

Z przedstawionych względów nie będę też się trzymał chronologicznego porządku przebiegu Zgromadzenia, lecz poruszane tam sprawy podzielę na dwie grupy, mianowicie sprawy organizacyjne i sprawy sportowe, wybiorę głównie te punkty z wielogodzinnych dyskusji, które mogą zainteresować ogół czytelników.

SPRAWY ORGANIZACYJNE

Zgromadzenie Generalne przegłosowało i przyjęło bez zastrzeżeń dwa nowe związki krajowe do NAVIGA, mianowicie Chińską Republikę Ludową oraz Irlandię. Natomiast, ze względu na nieopłacenie składek członkowskich zagroziło usunięciem z NAVIGA Australii, Jugosławii, Hiszpanii i Monaco, jeśli do końca bieżącego roku nie uregulują swych zobowiązań finansowych.

Kolejne próby wprowadzenia jako czwartego języka urzędowego w NAVIGA języka rosyjskiego znów nie powiodły się. Nadal więc językami urzędowymi jest: francuski, niemiecki i angielski. Z uwagi, iż dyskusja odbywa się w ww językach wymaga się, aby uczestnicy Zgromadzenia Generalnego znali minimum jeden z wymienionych języków. W przeciwnym wypadku muszą korzystać z własnego tłumacza, przybywającego wraz z delegatami na Zgromadzenie lub też pozyskiwanego na miejscu na przykład z miejscowej ambasady, attaché handlowego lub specjalnie zaangażowanego na ten okres.

Dużo czasu poświęcono w dyskusji projektom, aby zmienić cykl rozgrywania mistrzostw świata, co 2, co 3 czy co 4 lata. Z uwagi na dużą rozbieżność zdań na ten temat uchwały w tej sprawie nie podjęto, postulując, by te sprawy przedyskutować do końca br. w związkach krajowych i zgłosić własne propozycje wraz z motywacją, do których ustosunkuje się Prezydium, przygotowując odpowiednie wnioski w tej sprawie na następne Zgromadzenie Generalne. Należy tu jednak zaznaczyć, że istnieją silne tendencje do wydłużenia czasokresu między mistrzostwami w poszczególnych konkurencjach do 3, a nawet 4 lat.

W wyniku rozpatrzenia przedłożonych wniosków przez związki krajowe plan rozgrywania najbliższych mistrzostw świata w poszczególnych konkurencjach przedstawia się następująco:

— mistrzostwa klas FSR w 1982 r. we Francji w Les Andyleys,
— mistrzostwa klas F1, F2, F3, F6, F7 w 1983 r. w Bułgarii, prawdopodobnie w Tolbuchin lub w Gabrowie,
— mistrzostwa klas C1-C4 w Liege w 1983 r. w Belgii.

Proszę zwrócić uwagę, że nie ma w tym planie mistrzostw na najbliższe lata, mistrzostw modeli jachtów żaglowych, które zgodnie z kalendarzem powinny odbyć się w 1982 r. Mimo usilnych nalegań żaden ze związków krajowych nie chce podjąć się organizacji tej imprezy przed 1984 rokiem, który to rok zarezerwowała dla siebie Austria. Mimo wywieranych presji nie mogła się tego podjąć również delegacja polska, co motywowano istniejącą sytuacją w kraju. Tak więc sprawa mistrzostw modeli jachtów żaglowych w latach 1982—1983 pozostała otwarta, może znajdzie się jeszcze kandydat na organizację tych mistrzostw, co pozostawiono do decyzji członków Prezydium NAVIGA.

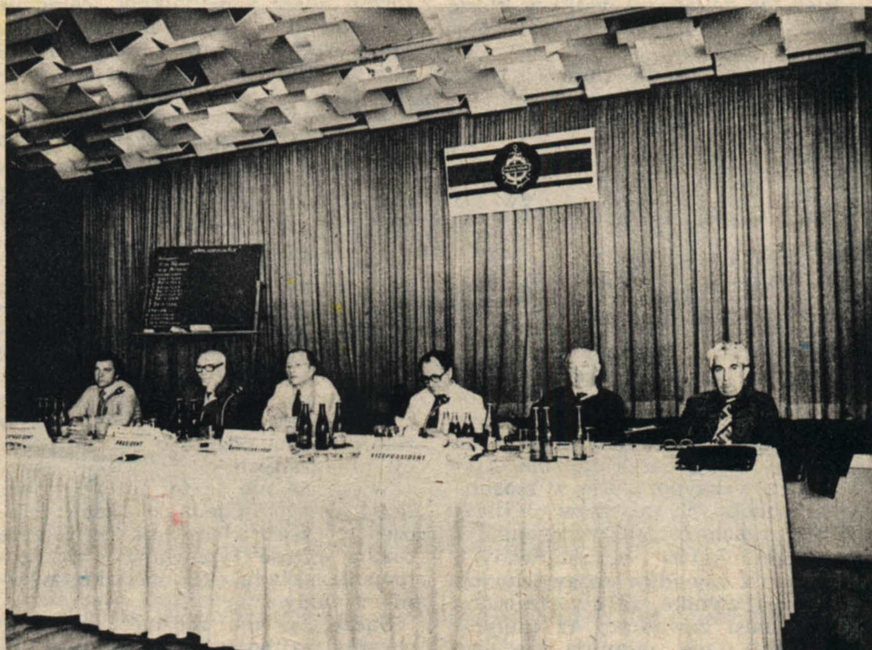
W wyniku przeprowadzonych wyborów nowy skład Prezydium NAVIGA przedstawia się następująco:

1. Prezydent — Maurice Franck — Belgia
2. I V-prezydent prof. dr dr h. c. Artur Bordag — NRD
3. II " Jim A. King — Wielka Brytania
4. Sekretarz generalny Günter Labner — Austria
5. Członek Prezydium I — Jan Marczak — Polska
6. Członek Prezydium II — Robert Glaudel — Francja
7. Członek Prezydium III — Karoly Bäthke — Węgry
8. Członek Prezydium IV — Edmund Ewert — RFN
9. Członek Prezydium V Zoltan Dočkal — CSRS
10. Członek Prezydium VI — Genadi Paczkoria — ZSRR
11. Członek Prezydium VII — Erlie Schmiedel — Szwecja
12. Skarbnik — Werner Rosenberg — Austria.

Przewodnictwo nad poszczególnymi komisjami powierzono:
— Komisja Sportowa — prof. dr dr h. c. Artur Bordag — NRD
— Komisja Ocen — Jan Marczak — Polska
— Komisja Żaglowa — Karoly Bäthke — Węgry
— Komisja Silnikowa — Jim A. King — Wielka Brytania
— Komisja klas FSR — Zoltan Dočkal — CSRS

SPRAWY SPORTOWE

Przyjęto, acz z dużymi oporami i wieloma zastrzeżeniami, nowe przepisy klasowe i regatowe modeli jachtów żaglowych, wydane drukiem w języku niemieckim w 1981 r. Do tej sprawy postaramy się jeszcze wrócić w obszerniejszym opracowaniu, jako że interesuje to liczne grono naszych zawodników tej dyscypliny.



Fragment stołu prezydialnego NAVIGA. Siedzą od lewej: dr Werner Papsdorf — NRD — protokolant, prof. dr dr h. c. Artur Bordag — NRD, prezydent NAVIGA — Maurice Franck — Belgia, sekretarz generalny — Günter Labner — Austria, Jim A. King — Wielka Brytania, Rezsö Beck — Węgry.

Kierując się stanem produkcji silników spalinowych na całym świecie w najbardziej popularnych pojemnościach, postanowiono: a) klasę F1-V2,5 zamienić na F1-V3,5 (to jest silniki o pojemności do 3,5 cm³), b) klasę F1-V5 zamienić na F1-V6,5 (to jest silniki o pojemności do 6,5 cm³).

Przyjęto jako obowiązujące od 1981 r. nowe przepisy rozgrywania zawodów w klasie FSR-E do 2 kg i FSR-E powyżej 2 kg. Dopuszczalne napięcie 42 V.2, biegi po 10 min. Liczba startujących w jednej grupie do 12. Jazda wokół spłaszczonej litery „M" o bokach 30 m. (Temat ten znajdzie swoje odzwierciedlenie zarówno na łamach „Modelarza" w postaci oddzielnego artykułu omawiającego zarówno stronę budowy modeli, zasilania jak i zasad rozgrywania zawodów w tych klasach).

Przyjęto uchwałę, że zmiany w przepisach klasowych i regatowych nie mogą być częstsze niż raz na 4 lata. Dotyczy to zasadniczych zmian, a nie na przykład poprawek, uzupełnień czy udoskonaleń tychże przepisów dla poszczególnych klas lub wprowadzania nowych klas.

Przyjęto nowe zasady ocen modeli klas F6 i F7, według założeń przyjętych już dla oceny klas C, E i F2 (tabela czteropunktowa). Starty bez podziału na juniorów i seniorów. Czas przygotowawczy 5 minut, czas na wykonanie całego planu 7 minut.

Ponownie rozpatrywano wniosek między innymi Bułgarii o podniesienie górnej granicy głośności silników do 85 decybeli i dokładniejszego sprecyzowania zasad i odległości pomiaru od źródła hałasu. Uchwalono, że nadal obowiązuje ograniczenie do 80 decybeli. Nad dokładniejszym sprecyzowaniem zasad pomiaru głośności ma pracować nowo utworzona komisja do spraw modeli klas FSR-V.

• • •

Zdaję sobie sprawę, że w tak krótkim opracowaniu zasygnalizowałem tylko pewne ważniejsze tematy, nie omawiając ich szczegółowo, na co potrzeba znacznie więcej miejsca. Dlatego też do konkretnych spraw, jak np. nowych przepisów modeli jachtów żaglowych, nowej grupy klas FSR-E, nowych zasad oceny modeli klas F6 i F7, wrócimy jeszcze w oddzielnych artykułach. Gdyby natomiast były jakieś pytania ze strony czytelników odnośnie innych tematów, niżej podpisany może udzielić odpowiedzi w drodze dwustronnej korespondencji.

JAN MARCZAK

NASZA BIBLIOTECZKA

1000 SŁÓW O MODELARSTWIE

Nie ma chyba w gronie naszych czytelników, takich, którzy by nie zetknęli się w swojej pasji poznawczej z niezmiernie interesującymi książkami z serii „1000 słów o..." wydanymi przez Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.

Wszystkim tym miłośnikom popularnej, encyklopedycznej, skrótowej wiedzy na temat wielu interesujących dziedzin miło mi zakomunikować fakt ukazania się w sprzedaży nowej pozycji uzupełniającej tę serię. Tą nową pozycją jest książka Stefana Smolisa, naszego kolegi redakcyjnego, pt. „1000 słów o modelarstwie".

Książka ta „rodziła się" przez okres kilku lat, stąd może nasuwają się pewne uwagi dotyczące braku zarejestrowania w niej przez autora ciągle, z dnia na dzień zmieniających się aktualiów w tej niezmiernie aktywnej i dynamicznej dziedzinie, jaką jest modelarstwo.

Objętość książki, uwarunkowana jej typem oraz określonymi tradycjami edytora, nie pozwalała autorowi na pełne rozbudowanie haseł. A sami przecież wiemy, że wielokierunkowej i wielozadaniowej działalności, jaką stanowi modelarstwo w Polsce nie sposób zawrzeć w tego typu książce.

Tak autor jak i wydawca sprawili nam i tym razem niezmiernie wartościowy i atrakcyjny upominek bibliofilski.

Autor przekazał wiele interesujących informacji dotyczących poszczególnych dziedzin modelarstwa oraz organizacji zajmujących się nimi.

Wiele informacji znajdują w tej książce wszyscy modelarze, majsterkowicze, instruktorzy oraz sympatycy modelarstwa na temat materiałów, klejów oraz sprzętu i wyposażenia modeli stosowanych w modelarstwie. Nie jest na pewno informacja docelowa. Stanowi ona jednak to niezmiernie ciekawy stymulator, zmuszający do studiowania odpowiedniej literatury fachowej.

Książka zawiera również ciekawy dział stanowiący pewnego rodzaju kronikę ważniejszych wydarzeń w modelarstwie.

W tomiku tym znalazło się wiele nazwisk, a czasem i zdjęć ludzi, którzy poprzez swoją działalność trwale wpisali się na karty modelarstwa. Wśród nich nazwiska wielu pionierów tego ruchu politechnicznego, którzy startowali i działali w modelarstwie jeszcze w okresie przedwojennym, jak i tych, którzy działali niegdyś oraz działają w nim aktualnie.



Wśród ludzi uhonorowanych przez umieszczenie ich nazwisk w książce występują zarówno działacze, organizatorzy, jak i instruktorzy i sportowcy. Nie sposób było na pewno zamieścić nazwiska wszystkich tych, którzy na to zasługują.

Sądzę jednak, że kolejne wznowienia tej ciekawej pozycji książkowej pozwolą autorowi na usatysfakcjonowanie również innych. Będzie to na pewno okazja do wprowadzenia w nowych wydaniach wielu innych ciekawych, tematycznych haseł.

Książka jest udaną, pierwszą próbą encyklopedycznego usystematyzowania wielu wyrażeń, zwrotów oraz haseł związanych z modelarstwem.

Całość materiałów została bogato zilustrowana zdjęciami, rysunkami oraz wykresami i tablicami.

Publikacja na pewno ciekawa i interesująca. Stanowić ona też będzie atrakcyjną pozycję w naszej modelarskiej i szkolnej bibliotece. Piszę w szkolnej i modelarskiej, bo cytując za autorem „słownik" ma służyć przede wszystkim tym, którzy po raz pierwszy zetkną się z modelarstwem. Nie jest on adresowany do fachowców, chociaż i oni znajdą w nim coś niecoś dla siebie.

Polecam ją więc wszystkim miłośnikom i sympatykom modelarstwa.

B. GABRYSIAK

Stefan SMOLIS. 1000 słów o modelarstwie. Wydawnictwo MON 1981 r. Format A5. Str. 262. Nakład 30 000 egz. Cena 60 zł.

SPIS TREŚCI „MODELARZA" 1981

MODELARSTWO KOSMICZNE

Plany

Reportaże

MODELARSTWO LOTNICZE

Plany

Artykuły metodyczne

Reportaże

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Plany

Artykuły metodyczne

Reportaże

MODELARSTWO KOŁOWE

Plany

Reportaże

OGÓLNOFACHOWE

OGÓLNOORGANIZACYJNE

LUDZIE MODELARSTWA

BIBLIOTECZKA „MODELARZA"

AUTORZY

Andrzej Balcerzak
Wiesław Bączkowski
Dariusz Białek
Mirosław Brucki
Wiesław Czajor
Jacek Centkowski
Ryszard Chrzanowski
Cezary Ciesielski
Tadeusz Dąbrowski
Kazimierz Dzięcielski
Włodzimierz Dziuba
Sławomir Drążkiewicz
Edward Frankowski
Bogdan Gabrysiak
Roman Herniczek
Tadeusz Glajzner
Wiesław Jakubowski
Zygmunt Janecki
Jerzy Kaczorek
Adam Kopacz
Jan Koprowski
Wiesław Korczak
Tomasz Kowalski
Włodzimierz Krzyżanowski
Edward Kurowski
Zbigniew Lenartowicz
Roman Lipnicki
Zbigniew Luranc
Kazimierz Łapiński
Jan Marczak
Jerzy Macioszek
Jędrzej Maciejewski
Krzysztof Macioszek
Andrzej Matusiak
Edmund Osiński
Kazimierz Osterczuk
Lech Pepliński
Bogdan Pokropiński
Tadeusz Piskorzyński
Leon Siwek
Stefan Smolis
Marian Sobel
Mieczysław Twardowski
Andrzej Wieliński
Paweł Włodarczyk
Stanisław Woźniak
Marek Wójcik
Janusz Wojciechowski
Piotr Zawada
Józef Ziółkowski

SPIS TREŚCI „MAŁEGO MODELARZA" I „PLANÓW MODELARSKICH" W 1981 ROKU

„Mały Modelarz"

„Plany Modelarskie"

WYDAJE
ZARZĄD GŁÓWNY
LIGI OBRONY KRAJU

PL ISSN — 0137-7701
Nr ind. — 36543

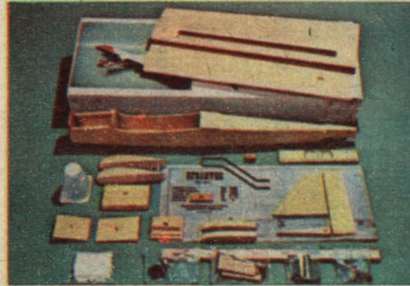
CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.

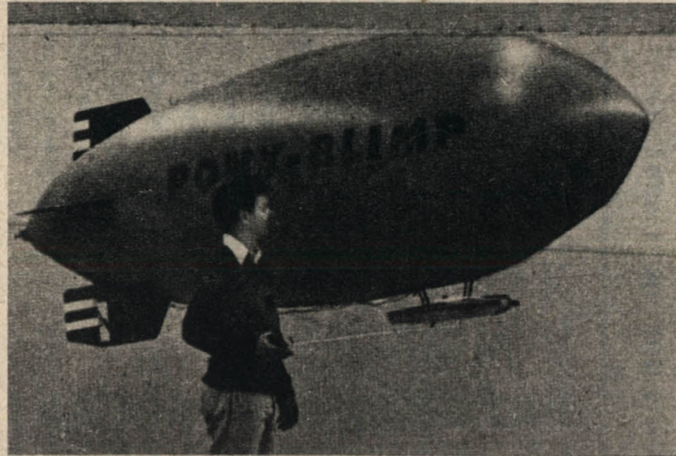
Redaguje zespół w składzie: BOGDAN GABRYSIAK, Wacław KRAWCZYK (red. naczelny), Jan MARCZAK, Edmund OSIŃSKI, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Wojciech SZANTER, Paweł WŁODARCZYK, Zygmunt KOWALCZYK (oprac. graficzne), Marian KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51, wewn. 90. Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny, do 10 marca na II kwartał roku bieżącego, do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego, do 10 września na IV kwartał roku bieżącego. Cena prenumeraty: kwartalnie 18 zł, półrocznie 36 zł, rocznie 72 zł. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Zam. 3347. Nakład 50 000 egz. Z-58. INDEKS 36543.

SPRINTER

Na zdjęciu model silnikowy do akrobacji RC, produkowany seryjnie przez włoską firmę Aeropiccola w mieście Torino. Znajdujące się w zestawie plany i detale modelu pozwalają modelarzowi w szybkim czasie zbudować piękny model. Ciekawe czy w Polsce doczekamy się podobnych zestawów.







STEROWIEC RC

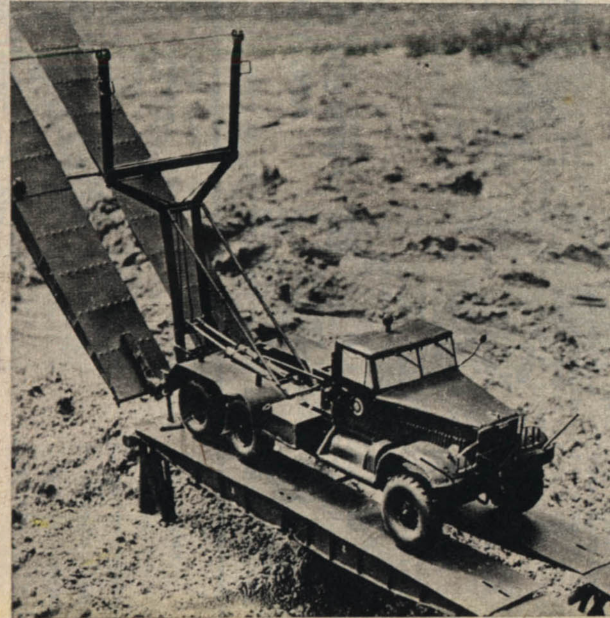
Amerykańska firma Peck Polymer proponuje do sprzedaży zestawy sterowców RC. Sterowiec ma długość 3,30 m, średnicę 1,20 m, napędzany dwoma silnikami elektrycznymi i pilotowany jest aparaturą radiową od 3—5 kanałów.

Fot. MRA



DYDAKTYCZNE MODELE

W bratniej organizacji GST w NRD lansowana jest budowa modeli, które mogą służyć jako pomoce naukowe na różnych kursach i zajęciach szkoleniowych, a zarazem jako wielofunkcyjne modele zdalnie kierowane przeznaczone do zawodów, jak na przykład przedstawiony na zdjęciu pojazd do układania przepraw przez tereny trudnoprzejezdne.



Z ZASŁONĄ DYMNĄ

W mistrzostwach Polski modeli pływających modelarze rzadko w swoich modelach wykorzystują efekty wizualne w postaci zasłon dymnych. Na zdjęciach model ścigacza na zawodach w USA, podczas wykonywania manewru z zasłoną dymną.



